VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 200)
z dnia 6 listopada 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 200)

6 listopada 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Józefa Rackiego (PSL)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie uchwały Senatu w sprawie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (druk nr 1863);

– zapoznanie się z raportem „Budowa dróg w Polsce. Fakty i mity, doświadczenia i perspektywy".

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Nowak** minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej i **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Lech Witecki** p.o. generalnego dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Jan Styliński** prezes Zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Janusz Rymsza** zastępca dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, **Aneta Kozarzewska** główny specjalista w Biurze Prawnym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Krzysztof Morawski** przewodniczący Zarządu Krajowego Związku Zawodowego Pracowników Drogownictwa RP oraz **Paweł Gabryel** członek Zarządu WIMED Oznakowanie Dróg Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** i **Jakub Krowiranda** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jarosław Lichocki** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pozwólcie, że rozpoczniemy. Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam państwa posłów. Witam także ministra Sławomira Nowaka wraz z całym zespołem współpracowników. Witam sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, pana Zbigniewa Rynasiewicza. Witam dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pana Lecha Witeckiego z całą dyrekcją – plus jeszcze rozszerzone grono. Witam państwa serdecznie. Także wiem, że są na sali przedstawiciele strony społecznej, których serdecznie witam.

Porządek dzisiejszego posiedzenia państwo otrzymaliście. Dotyczy on rozpatrzenia poprawek Senatu do ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. A także w drugim punkcie – prezentacja raportu: „Budowa dróg w Polsce. Fakty i mity, doświadczenia i perspektywy".

Rozpatrzymy pierwszy punkt. Senat wprowadził do ustawy jedną poprawkę. Proponuję następujący sposób procedowania. Jeżeli jest przedstawiciel Senatu, to udzielę mu głosu w pierwszej kolejności. Potem poproszę o głosy „za" i „przeciw". Oczywiście, poproszę o stanowisko rządu i Biura Legislacyjnego. Mam nadzieję, że w ten sposób załatwimy uchwałę Senatu.

Czy jest przedstawiciel Senatu? Czy pan senator Owczarek jest na sali? Nie widzę. Wobec powyższego, spróbujemy poradzić sobie sami.

Poprawkę wszyscy państwo posłowie otrzymali. Wobec powyższego, bardzo proszę o stanowisko rządu do tej poprawki.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Pozytywne.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Poproszę Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Poprawka ma charakter merytoryczny. Została skonstruowana w prawidłowy sposób pod kątem legislacyjnym. Nie wnosimy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wobec powyższego, pytam państwa posłów, czy ktoś chciał zabrać głos? „Za" – „przeciw"? Wobec powyższego, pytam, czy jest sprzeciw do pozytywnej rekomendacji? Jest sprzeciw?

Głos z sali:

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jest sprzeciw. Wobec powyższego, poddam pod głosowanie poprawkę wprowadzoną przez Senat.

Kto z państwa posłów jest za przyjęciem pozytywnej rekomendacji do poprawki Senatu – proszę o podniesienie ręki do góry.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

13 posłów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Kto jest przeciw?

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

11 posłów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

Brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Stwierdzam, że poprawka uzyskała pozytywną rekomendację Komisji.

Rozpatrzyliśmy wszystkie poprawki, bowiem była to jedyna poprawka.

Chcę poinformować Wysoką Komisję, że mamy stanowisko MSZ, które brzmi następująco: „Przyjęcie lub odrzucenie poprawki nie ma wpływu na zgodność ustawy z prawem Unii Europejskiej".

Pozostaje nam wyznaczyć posła sprawozdawcę. Do tej pory tę pracę wykonywał przewodniczący Komisji.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie mam uwag.

Poseł Józef Racki (PSL):

Nie mam uwag. Może być dalej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy jest taka propozycja?

Poseł Józef Racki (PSL):

Zgłaszam pana przewodniczącego Żmijana do prowadzenia dalszych prac.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy są inne propozycje? Nie ma. Dziękuję za zaufanie. Postaram się wywiązać z tego zadania.

Zanim przystąpimy do punktu drugiego, to pozwólcie państwo, że Komisja przyjmie do wiadomości jeszcze jedną ważną kwestię. Otóż, wobec niewniesienia sprzeciwu i zastrzeżeń do protokołów z posiedzeń Komisji: posiedzenia nr 131,141, 154, 159, 163, 169, 171, 179, 180 i 188 – stwierdzam ich przyjęcie. Dziękuję.

Przechodzimy do rozpatrzenia punktu drugiego porządku dzisiejszego. Bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra Sławomira Nowaka.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

W sprawie formalnej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundę. Bardzo proszę – w sprawie formalnej pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, w związku z tym, że raport przedstawia sytuację, wynikającą z budowy dróg krajowych i autostrad w Polsce, z punktu widzenia strony rządowej, to dobrze by było, żeby bezpośrednio po stronie rządowej, a przed posłami, wypowiedzieli się przedstawiciele drugiej strony – czyli wykonujący te drogi oraz eksperci, którzy potrafią w jakiś sposób czytać tego typu raporty. Dlatego dopiero później my, jako posłowie, po wysłuchaniu tych stron możemy przedstawić swoje stanowisko. Bo jeżeli mamy jednostronną ocenę, czyli tylko ocenę ze strony inwestora, a nie widzimy tej drugiej strony – strony realizatorów oraz oceniających wyniki sposobu realizacji tych inwestycji – to wtedy trudniej jest posłom odnieść się do tego.

Dlatego proponowałbym taki tryb, żeby po wystąpieniu strony rządowej mogli zabrać głos przedstawiciele strony społecznej – tak to bym ogólnie nazwał. Potem my, jako posłowie, byśmy tutaj poprzez zabranie głosu wyrazili swoje stanowisko. Taki tryb postępowania zgłaszam jako wniosek proceduralny.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Ja oczywiście poddam ten wniosek pod głosowanie.

Głos z sali:

Ale po co?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wydaje się…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale po co? Po co, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Momencik.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To jest dobry zwyczaj...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę mi pozwolić na prowadzenie posiedzenia Komisji. Wydaje mi się, że dobrze zrozumiałem intencję. Wydaje mi się, że obawy pana przewodniczącego Tchórzewskiego są po prostu zupełnie nieuzasadnione. Wydaje mi się, że dobrze zrozumiałem podtekst.

Proszę mi nie przerywać. Ja nie przeszkadzałem w wypowiedzi pana przewodniczącego.

Wobec tego, że po wypowiedzi i po prezentacji dokumentu odbędzie się druga część, czyli debata, to ja ją po prostu otworzę i umożliwię wszystkim państwu zabranie głosu. Także stronie społecznej. Nigdy nie było inaczej, kiedy ja kierowałem pracami tej Komisji.

W związku z tym uważam, że tak, jak regulamin przewiduje, po prezentacji otworzę debatę i kolejno zgłaszający się do głosu będą po prostu mieli możliwość wypowiedzenia się. Taka jest moja propozycja.

Bardzo proszę, panie ministrze, o zabranie głosu.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Dziękuję bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

A wniosek?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Po prostu stwierdziliście, że nie powinienem poddawać wniosku pod głosowanie. W związku z tym zaproponowałem swój sposób procedowania.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowne prezydium, Wysoka Komisjo. Zaproponowaliśmy Wysokiej Komisji spotkanie z ministerstwem i Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie opracowanego przez renomowaną instytucję PwC raportu na temat budowy dróg w naszym kraju. Uczyniliśmy tak dlatego, że od wielu, wielu miesięcy – a zwłaszcza w ostatnich tygodniach, w sposób szczególnie aktywny i powiedziałbym, że agresywny – Polska jest obiektem ataków różnego rodzaju grup lobbingowych, wielkich kompanii budowlanych; zwłaszcza zagranicznych kompanii budowlanych, szkalujących dobrą opinię naszego kraju, jak również generalną dyrekcję jako inwestora w imieniu naszego kraju.

Dlatego chcielibyśmy, żeby Wysoka Komisja – jako władza ustawodawcza, wykonująca funkcje kontrolne wobec władzy wykonawczej – miała okazję zapoznać się z tym raportem. W naszej ocenie, są to absolutnie autonomiczne opinie; niezależne opinie, przygotowane przez renomowaną firmę, której dobre imię gwarantuje również bezstronność ocen. Oczywiście, każdy z państwa, z pań i panów posłów, ma pełne prawo wyrobić sobie osobistą opinię na podstawie tego dokumentu. Ale co do jednego powinniśmy być zgodni. Ten raport jest wyczerpujący, całościowy i pokazuje obraz inwestycji, prowadzonych przez polski rząd i generalną dyrekcję przez ostatnie lata w Polsce.

Polska jest największym placem budowy w całej Europie, a rok 2013 jest swego rodzaju rokiem przełomowym, bo w sposób faktyczny kończymy wiele inwestycji, rozpoczętych w ciągu ostatnich sześciu lat. Jednocześnie przygotowujemy się do odważnego wejścia w nową perspektywę budżetu na lata 2014 – 2020. Sukces Polski i polskiego rządu w ramach negocjacji nad nowym budżetem Unii Europejskiej pozwolił nam również rozpocząć kolejne działania przygotowawcze, kolejne prace nad tym, aby program „Polska w budowie" – nazwijmy to na roboczo wersją 20 – mógł być realizowany bez turbulencji, bez niepotrzebnych zatrzymań.

Przypomnę, że kiedy obejmowaliśmy władzę w 2007 r., obejmowaliśmy również kompletnie nierealny program budowy dróg i nieprzygotowane inwestycje. Wymagało to całkowitego uporządkowania sytuacji. Po takich działaniach naprawczych, przeprowadzonych przez ministra Grabarczyka i nowe kierownictwo generalnej dyrekcji, mogliśmy jako polski rząd i polska instytucja, agenda odpowiedzialna za budowę dróg – rozpocząć wreszcie cały proces inwestycyjny. W efekcie tych prac mamy dzisiaj w Polsce wybudowanych ponad 2,5 tys. km dróg, a kolejne 655 km jest jeszcze w budowie.

Jak powiedziałem, aby nie wpaść w dołek inwestycyjny i nie tracić czasu – również z punktu widzenia interesu branży budowlanej – zaczęliśmy przygotowania, choć jeszcze w sposób formalny budżet UE nie jest uchwalony i zaklepany. Ale bazujemy na uzgodnieniach Rady Europejskiej z początku tego roku i na polskim sukcesie na tej Radzie, jeśli chodzi o ustalenie budżetu dla Polski. Przypomnę, że ponad 100 mld euro z całego budżetu UE jest przeznaczonych dla Polski. To są największe środki, które kiedykolwiek w historii jakikolwiek kraj otrzyma w ramach budżetu UE. To jest więcej, niż otrzymują w nowej perspektywie wszystkie inne kraje – beneficjenci funduszu spójności – razem wzięte. To pozwoliło nam w taki sposób – dosyć, powiedziałbym, brawurowy i odważny, ale jednak potrzebny – przystąpić do realizacji nowego Krajowego Programu Budowy Dróg, choć jeszcze wprost jakby nie jest uchwalony jako nowy Krajowy Program Budowy Dróg na lata 2014 – 2020.

Zastosowaliśmy, jak państwo wiecie, taki sposób, aby do obecnie obowiązującego Krajowego Programu Budowy Dróg dopisać dodatkowe załączniki – załącznik nr 5 i załącznik nr 6. Załącznik nr 5 jest związany z budową kolejnych ciągów dróg ekspresowych, a załącznik nr 6 nazwijmy załącznikiem obwodnicowym. W ramach załączników ogłosiliśmy czy ogłaszamy już przetargi na blisko 1000 km nowych dróg ekspresowych i obwodnic. Te wszystkie dokumenty są na pewno wszystkim państwu dobrze znane, więc nie ma sensu przytaczać ich zawartości.

Ale pokazujemy również branży budowlanej – jak również opinii publicznej, przed którą przecież musimy się rozliczać – że zajmuje nas nie tylko obecna Polska w budowie, która dzieje się na naszych oczach. Również rozpoczynamy nowy program inwestycyjny, równie intensywny, który pozwoli nam w 2020 r. powiedzieć, że Polska jest nowoczesnym, świetnie skomunikowanym, dobrze wyposażonym w drogi autostradowe i ekspresowe krajem europejskim.

Już po tych sześciu latach Polska jest na szóstym miejscu w UE jeśli chodzi o długość sieci dróg szybkiego ruchu. Za Wielką Brytanią, która ma 3.5 tys. km takich dróg, a przed Portugalią, która ma 2,5 tys. km takich dróg.

Jak powiedziałem, aby nie tracić czasu uchwaliliśmy załącznik nr 5 i załącznik nr 6. Aby te inwestycje mogły być realizowane jeszcze sprawniej niż w tej perspektywie, podjęliśmy – generalna dyrekcja, ale również i ministerstwo – taki aktywny dialog z branżą budowlaną. Wynikiem tego dialogu są jakby zmiany obowiązujące już w nowych kontraktach. Takie zmiany, wychodzące naprzeciw oczekiwaniom branży budowlanej, jak zaliczki, waloryzacje czy szybkie płatności.

W tym dialogu nie tylko wychodzimy naprzeciw oczekiwaniom branży budowlanej, ale również stawiamy warunki branży budowlanej. Oprócz oczywistych warunków, takich jak jakość dróg, jak gwarancje, jak profesjonalne wykonanie, to również myślimy o problemach czy zwracamy uwagę na problemy firm podwykonawczych dużych firm budowlanych. Zbyt często bywały takie problemy i przecież na tej Komisji się tym zajmowaliśmy. To z naszej inicjatywy uchwaliliśmy ustawę, chroniącą podwykonawców, pozwalającą generalnej dyrekcji w zastępstwie za nierzetelnych generalnych wykonawców dokonywać płatności dla firm podwykonawczych.

Jednym z warunków w nowych kontraktach jest również to, aby generalni wykonawcy rzetelnie rozliczali się ze swoimi podwykonawcami. Chcemy zerwać ze złą praktyką, że z firm podwykonawczych – z małych, słabszych partnerów w tych kontraktach – duże firmy wykonawcze czyniły sobie poduszkę bezpieczeństwa czy taki spadochron, jeśli chodzi o indywidualne problemy dużych firm wykonawczych.

Też w tym dialogu – wymagającym dialogu z branżą budowlaną – bardzo wyraźnie zwracamy również uwagę na taką kwestię. Otóż nie może być tak, że generalni wykonawcy oczekują bardziej łagodnego, bardziej liberalnego podejścia ze strony zamawiającego, czyli generalnej dyrekcji – jeśli chodzi o naliczanie kar, opóźnienia i sankcje – przy czym te same duże firmy wykonawcze, generalni wykonawcy, stosują dużo bardziej restrykcyjne sankcje, kary, obostrzenia w stosunku do swoich firm podwykonawczych. To jest po prostu nierzetelne i bardzo wyraźnie również o tym mówimy w trakcie dialogu.

Cieszę się, że przy okazji ostatnich Targów Infrastruktura mieliśmy okazję spotkać się właśnie w takiej szczerej, otwartej – szczerej do bólu – rozmowie z dużymi firmami wykonawczymi. Rozmawiamy o tym, jak poprawiać kontrakty, ale i stawiamy warunki, o których powiedziałem wcześniej.

To, co jest bezsprzecznym zadaniem każdego rządu, niezależnie od opcji politycznej – i generalnej dyrekcji, działającej w imieniu tego rządu – jest to, aby oszczędnie gospodarować publicznym pieniądzem. Każda złotówka, którą wydajemy na budowę polskich dróg, jest złotówką zarobioną przez polskiego podatnika. W związku z tym powinniśmy być szczególnie wyczuleni na to, aby oszczędnie, rozsądnie i roztropnie gospodarować tymi pieniędzmi. Rozumiem, że czasami dochodzi do różnego rodzaju różnic w poglądach, ale co do tej jednej, świętej, uniwersalnej zasady powinniśmy być zgodni. Otóż, publiczny pieniądz musi być dwa razy obejrzany przed wydaniem go w jakimkolwiek celu. A zwłaszcza szczególnie tutaj powinniśmy być wyczuleni przed wydaniem pienię-

dzy na cele, związane z rozwojem, z infrastrukturą, ponieważ jednak są to cele bardzo wielkie i bardzo kosztowne.

Dlatego przygotowaliśmy ten raport i chcemy go państwu zaprezentować. Również przy takim generalnym założeniu, że Polska w budowie, która dzieje się na naszych oczach – ten największy w dziejach Polski projekt inwestycyjny rozwoju infrastruktury, którego jesteśmy uczestnikami – także musi być zbudowany na rzetelnych zasadach. Ale nie tylko na roszczeniowym podejściu wykonawców do zamawiającego, do generalnej dyrekcji, ale również na twardych i zdrowych zasadach, egzekwujących obowiązki od generalnych wykonawców. Bo chcemy mieć w Polsce uczciwych i solidnych wykonawców, którzy również są solidni i uczciwi nie tylko w stosunku do zamawiającego, ale również w stosunku do swoich podwykonawców.

Na koniec, zanim poproszę pana przewodniczącego, aby oddać głos generalnemu dyrektorowi, panu Lechowi Witeckiemu, chcę również do Wysokiej Komisji skierować taki osobisty apel – jako minister, również jako poseł naszego Sejmu. Chciałbym, abyśmy reagowali w sytuacjach, kiedy nasz kraj jest atakowany – niezależnie od tego, jak bardzo się różnimy w różnych kwestiach jeśli chodzi o barwy polityczne. Aby wtedy, kiedy nasz kraj jest atakowany przez różnego rodzaju grupy lobbystów w Polsce i zagranicą – żeby zwłaszcza posłowie, zwłaszcza politycy mieli taki szczególny radar wewnętrzny; aby mieli szczególne wyczulenie na to, że za tymi atakami nie zawsze kryją się uczciwe intencje. A bardzo często kryją się bardzo partykularne i liczone w grubych setkach milionów złotych pieniądze albo apetyty na publiczne pieniądze.

Warto o tym pamiętać, że tak naprawdę gra toczy się o to, czy będziemy rozsądnie, racjonalnie, oszczędnie wydawali publiczne pieniądze, czy będziemy szastali publicznym groszem – na co nas po prostu nie stać.

Ja z drogi konsekwentnego rozwoju polskiej infrastruktury zejść nie zamierzam. Jesteśmy otwarci na dialog z branżą – ale na uczciwy dialog z branżą. A wszystkim nieracjonalnym, nierozsądnym i nieuczciwym roszczeniom będziemy mówili – nie. Niech to będzie generalne *credo* – również, jak wierzę, Komisji Infrastruktury. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Bardzo proszę. Rozumiem, że pan minister deleguje teraz pana dyrektora, tak?

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę. Pan dyrektor Lech Witecki. Proszę bardzo.

P.o. generalnego dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Lech Witecki:

Dziękuję bardzo. Witam państwa. Mam tak naprawdę kilka slajdów, bo raport został przesłany do Komisji drogą elektroniczną. Staraliśmy się te slajdy ułożyć w taki sposób, żeby na każdym kluczowym slajdzie było odesłanie do konkretnych stron raportu, przygotowanego przez PwC. PwC to jest ta firma, która niejednokrotnie przygotowywała różne raporty.

Ostatnio czytaliśmy wszyscy, chyba ponad pół roku temu, informację Komisji Europejskiej właśnie o zmowach w przetargach – nie tylko drogowych – które zdarzają się i zdarzały się w krajach UE. My zaplanowaliśmy taką, w pewnym sensie, ewaluację tego całego procesu – nie na sam koniec, ale jeszcze przed tym momentem, kiedy będziemy ogłaszać nową perspektywę finansową. Te przetargi są ogłaszane od czerwca.

A raport, który dzisiaj państwu zaprezentuję, ma tak naprawdę cztery podstawowe cele. Pierwszy to taki, żeby podsumować działania, związane z budową dróg krajowych i autostrad w perspektywie finansowej, która kończy się w 2015 r. – ale gros projektów udało nam się już rozliczyć do dzisiaj.

Analiza skutków ekonomicznych dla gospodarki narodowej – bo o tym musimy wszyscy pamiętać. To tak naprawdę również dzięki pracy Komisji sejmowej udało się wdrożyć takie zmiany w prawie, które w pewnym sensie pozwoliły nam na wyprzedzenie peletonu. Pamiętam spotkanie ponad rok temu z przedstawicielami rządu słowackiego. Mój

odpowiednik na Słowacji ma jeden kłopot – ma kłopot z tym, żeby rozpocząć inwestycję, bo pozyskanie gruntów jest nie lada wyczynem w procesie infrastrukturalnym. Pytanie, jakie pojawiło się na tym spotkaniu, było takie: jak wy to robicie?

Tutaj należy pamiętać o tym, co zdarzyło się – również dzięki Komisji i wszystkim ekspertom zaangażowanym w ten proces – bo te zmiany prawa, które zostały wdrożone, pozwoliły na to, żeby ten proces udrożnić. Pozwoliły na to, żebyśmy powiedzieli państwu dzisiaj, że 100% kontraktów, które miały być podpisane na drogi – mamy już podpisane. A grubo ponad 70% refundacji jest już na naszych kontach. A dla niektórych – również dla naszych sąsiadów – to wciąż jest marzenie.

Analiza problemowa procesu inwestycyjnego to jest kolejny element tej prezentacji. Następnie – przedstawienie wniosków na nową perspektywę finansową; tak naprawdę to jeden z kluczowych slajdów. To jest to, co postaram się państwu przekazać na koniec. Ta sytuacja wyjściowa i te trzy zadania, które zostały postawione przed Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, są najważniejsze.

Pierwsze zadanie to oczywiście poprawić stan krajowej infrastruktury drogowej, bo my nigdy nie ukrywaliśmy tego, kto jest naszym klientem. Naszym klientem jest kierowca. Niestety, mam wrażenie, że czasami dla GDDKiA klientem nie był kierowca, tylko wykonawca. Być może to wylanie, powiedziałbym brutalnie, zimnej wody na niektóre gorące głowy spowodowało, że dzisiaj niektórzy czują się odrobinę urażeni. Urażeni tym, że gwarancje na drogi nie są udzielane na rok, jak to było kiedyś; tym, że mamy tak naprawdę wolny rynek, w którym nie staruje ograniczona liczba 27 podmiotów, tylko grubo ponad 130. Czy czują się urażeni tym, że staramy się te projekty rozliczać w taki sposób, żeby nie naruszać dyrektyw unijnych – i nie narażać się na to, czego konsekwencje dzisiaj ponosimy? Bo bardzo wiele aneksów, które były podpisywane przed 2008 r., dzisiaj jest rozliczanych w sposób negatywny – w taki sposób, że nie możemy tych refundacji w Polsce zatrzymać.

Efektywne wykorzystanie środków unijnych to jest ten kolejny, kluczowy element, podobnie jak zwiększenie konkurencyjności na rynku usług budowlanych. To jest to, co staramy się podtrzymać.

Chciałbym tutaj tylko powrócić do 2008 r., kiedy spotkaliśmy się chyba ze wszystkimi związkami branżowymi i zadaliśmy proste pytanie. Wiedząc, że mamy 10 mld euro do wydania, zadaliśmy pytanie: czy jesteśmy w stanie budować drogi tym potencjałem, który w Polsce funkcjonował i budował drogi – ale nie budowało się tego za dużo, bo oczywiście pieniędzy nie było tak dużo. Nie były to środki, jakie mamy dostępne w ramach tej perspektywy. Odpowiedź wszystkich brzmiała, że oczywiście tak. Pamiętam odpowiedź jednego ze związków, który mówił: tak, oczywiście, tylko dopuście jeszcze do tych przetargów inne firmy, trochę mniejsze; firmy, które mają odpowiednie kwalifikacje, ale zapisy specyfikacji istotnych warunków zamówienia powodują, że nie są w stanie samodzielnie wystartować w tych kontraktach.

To stało się faktem. Liberalizacja zapisów to był ten element, który wdrożyliśmy w życie. I działania, i rezultaty, a tak naprawdę to, co najważniejsze – stymulacja rozwoju gospodarczego kraju członkowskiego – to jest to, co udało się osiągnąć dzięki państwa i naszej wspólnej decyzji i pracy. Podam tu trzy punkty.

Wskaźnik gęstości sieci autostrad na 100 km^2 powierzchni wzrósł w Polsce ponad 100%. Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce zwiększyła się dwuipółkrotnie. Dynamika wzrostu liczby kilometrów autostrad w latach 2007 – 2012 w Polsce to 106%. Oszczędności PKB – 1500 km dróg szybkiego ruchu oddanych do użytku w tych latach 2007 – 2013 pozwoliło na oszczędności na poziomie 0,3% PKB, to jest 6 mld zł. To jest efekt naszej wspólnej, ciężkiej pracy.

To, co kierowca odczuwa najbardziej efektywnie, to przykłady, podane chociażby na stronach 3,11,19 czy 21 raportu PwC, a dotyczące tego, o ile się skrócił czas podróży. Chociażby czas podróży między Gdańskiem a Toruniem skrócił się o 40 minut, między Warszawą a Łodzią – o 30 minut, a przejazd z Krakowa do Tarnowa trwa o 20 minut krócej dzięki pracom zrealizowanym w latach 2007-2012.

Dochody lokalnych budżetów z podatku PIT wzrosły średnio o ponad 3 punkty procentowe więcej niż na pozostałym obszarze kraju. A wpływ na bezrobocie jest dość

istotny, bo liczba zatrudnionych rosła o prawie 3 punkty procentowe szybciej niż w tych powiatach, w których nie były realizowane inwestycje drogowe.

To są wskaźniki makro – takie, które nie były poruszane do tej pory na posiedzeniach Komisji Infrastruktury. Czuliśmy się m.in. odpowiedzialni za to, żeby renomowana firma przygotowała raport i odpowiedziała na pytanie, jakie – oprócz korzyści społecznych – mamy korzyści ekonomiczne, które pojawiły się w wyniku tego, że udało nam się zrealizować ten projekt.

To, co jest nowe – i było w pewnym sensie zaskoczeniem – to stworzenie laboratoryjnego systemu kontroli jakości. Chociaż byłem, nie ukrywam, trochę zdziwiony tym, jak to funkcjonowało wcześniej – bo z nazwy było wszystko super. To kluczowa decyzja – 100 mln zł zainwestowanych przez GDDKiA w budowę nowoczesnych laboratoriów drogowych. Decyzja ówczesnego ministra transportu była kluczowa z punktu widzenia dbania o jakość.

Wszyscy, którzy są zaangażowani w projekty drogowe wiedzą, że oczywiście w umowie jest zapis o tym, że 100% badań ma być wykonywanych przez generalnych wykonawców. Z jakiego założenia wyszliśmy? Bazowaliśmy na doświadczeniach jeszcze z 2008 czy 2009 r., kiedy odbieraliśmy drogi i musieliśmy renegocjować warunki kontraktu. Musieliśmy wydłużać okresy gwarancji z dwuletnich do 5 albo 7 lat, bo te drogi nie zostały dobrze zbudowane – pomimo tego, że faktycznie były budowane za 40% więcej niż drogi, które zostały wybudowane w ciągu ostatnich 5 lat. To o czymś świadczy i wyciągnęliśmy wniosek, że oprócz tego, iż nazwa „laboratoria drogowe” funkcjonowała w GDDKiA, był potrzebny jeszcze odpowiedni sprzęt i ludzie. Ludzie, którzy będą w stanie dokonywać – na próbie – weryfikacji tego, co jest deklarowane w dokumentach i co jest opowiadane na placach budów.

Coraz większy odsetek poprawnych próbek to jest efekt tego, co się zdarzyło. 85% próbek spełnia kryteria jakościowe. W latach 2010 – 2012 w ramach laboratoryjnego systemu kontroli jakości przebadano ponad 140 tys. próbek, co też jest pewnego rodzaju nowością. Nigdy nic takiego wcześniej się nie zdarzyło, nawet jeśli inwestycje były na mniejszą skalę – po prostu nie było takiej liczby odsetek badanych próbek.

Wydłużenie gwarancji, o czym wspominałem, do co najmniej pięciu lat czy 75% inwestycji, które powstają na czas. Zaskoczenie? Ale ktoś to przeanalizował i wyszła z prostej arytmetyki taka oto informacja, że średnio nieco ponad 10 tygodni trwało opóźnienie. W Niemczech średnie opóźnienie to 7 miesięcy, w Grecji ponad rok. To nie są wnioski PwC, które przygotowało dla nas ten raport, ale to są wnioski Europejskiego Trybunału Obrachunkowego. Raport, który został opublikowany w 2013 r., który – podkreślam – nie bazuje na oświadczeniach tych, których kontroluje, tylko bazuje na analizie źródłowych dokumentów.

Kolejny slajd. Możecie państwo o tym poczytać na str. 27 i 28 raportu PwC; chodzi o koszty budowy 1 km autostrady. W ciągu tych prawie sześciu lat, kiedy spotykamy się na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, bardzo często odbywały się różne dyskusje. Podczas dyskusji padały głosy, że budujemy za drogo, a drugie głosy mówiły, że jest za tanio. Ale więcej było takich opinii, że w Polsce – nie wiadomo dlaczego – kilometr autostrady czy drogi ekspresowej kosztuje więcej, niż w innych krajach UE. Te informacje widzicie państwo na slajdzie, na którym pokazana jest cena kilometra, uzyskana w ciągu ostatnich pięciu lat – to jest 9,6 mln euro za 1 km autostrady. To jest cena, która jest zbliżona do ceny, postulowanej w raporcie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego. A o ile dobrze pamiętam, to była wartość 9,3 mln euro za km.

Do tego wskaźnika udało się dojść tylko dlatego, że dzięki m.in. konsultacji z branżą udało się wyeliminować ze specyfikacji istotnych warunków zamówienia te zapisy, które w pewnym sensie ograniczały konkurencję. Jak powiedziałem już wcześniej, nie buduje nam dróg w Polsce około 27 firm, tylko teraz kontrakty zawierają ponad 133 podmioty.

Od 2008 r. cena budowy 1 km autostrady spadła o 36%, a drogi ekspresowej – o 39%. Pytanie, jakie się nasuwa – na które nie znam odpowiedzi – to dlaczego wcześniej było tak drogo? To pytanie pozostawię ze znakiem zapytania. Niech wyjaśniają to te instytucje, które mają do tego uprawnienia.

Pełne i poprawne wykorzystanie przyznanego dofinansowania UE to zrefundowanie 77% oraz zakontraktowanie 100% środków unijnych z POIiŚ (Program Operacyjny infrastruktura i Środowisko) – to jest efekt, który jest namacalny i wynika z wszystkich źródłowych dokumentów. Dokumentów analizowanych nie tylko przez ETO, ale również przez kontrolę UKS czy kontrolę CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych), które w ramach zarządzania tego procesu są sprawowane permanentnie.

Szczegółowe kontrole działań GDDKiA. Warto wspomnieć o tym, że aż 11 instytucji ma prawo, żeby kontrolować naszą instytucję w związku z samym wydawaniem przez nas funduszy unijnych. Odbyło się łącznie ponad 500 różnych kontroli w okresie 2001-2013. Sam Europejski Trybunał Obrachunkowy przeprowadził 13 kontroli w ciągu ostatnich 5 lat – i wszystkie zakończyły się bez znaczących uwag.

To, o czym wspominałem – liberalizacja w 2008 r. warunków udziału w przetargach – także zdaniem tego, kto przygotował ten raport, wpłynęła na tę cenę, którą osiągnęliśmy. Cenę, która została zbliżona do średniej europejskiej i była postulowana przez taką instytucję, jaką jest ETO.

Warto zwrócić uwagę, że średnia liczba ofert składanych w przetargach GDDKiA, wzrosła ponad dwukrotnie. Liczba ofert została oceniona jako ponadprzeciętna przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, które jest instytucją zarządzającą dla całego procesu wydatkowania środków unijnych. Prawie pięciokrotnie zwiększyła się liczba podmiotów, z którymi GDDKiA zawarła umowy.

Teraz mamy dwa slajdy, mówiące w pierwszej kolejności o mitach i faktach. Więcej informacji możecie państwo znaleźć w raporcie PwC, ale o takich trzech najistotniejszych z mitów chciałbym tutaj wspomnieć. Pierwszy. Mitem jest to, że stosowanie ceny jako jedynego kryterium wyboru oferty uniemożliwia efektywną realizację inwestycji. Analiza naszych kontraktów wykazała jasno, że również branża stwierdzała wprost, iż cena jest najlepszym i najbardziej uczciwym kryterium, jeżeli chodzi o projekty budowy dróg. Branża dowodziła tego swoimi pismami, które były podpisywane i bardzo często pojawiały się podczas dyskusji – również dyskusji medialnych. Nawet jeżeli wpisujemy kryterium terminu czy kryterium okresu gwarancji, to okazuje się, że wszyscy ci, którzy startują w tych przetargach, dają najkrótszy termin, najdłuższą gwarancję – i cena faktycznie decyduje o tym, co wybierzemy.

Mitem jest, że wykonawca nie ma wpływu na zapisy specyfikacji istotnych warunków zamówienia, a czas składania ofert jest zbyt krótki. Pamiętajmy o tym, że podczas procedury przetargowej są zadawane pytania. Nie ukrywam, że im więcej pytań, tym mamy mniej problemów przy projektach. Wydaje się, że te wnioski również zostały wyciągnięte przez generalnych wykonawców – tak wynika z naszych doświadczeń i z tego, co widzimy podczas ostatnich przetargów, które już zostały rozstrzygnięte. Świadczy o tym ilość pytań i rozwiewanie wszelkich wątpliwości. Także sugerowanie zmian w umowach, które są wdrażane – a zmiany na tym etapie mogą być wprowadzone; nie mogą być wprowadzone po tym, jak przetarg zostanie rozstrzygnięty.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam. Czy mógłbym pana prosić o umożliwienie prezentowania raportu?

Fotoreporter „Gazety Polskiej”:

Przeszkadzam?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

W moim przekonaniu – tak. Zrobił pan kilka zdjęć i bardzo proszę...

Fotoreporter „Gazety Polskiej”:

Nie wiedziałem, że to jest tajna Komisja, przepraszam bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie jest tajna. Proszę ograniczyć. Proszę naprawdę umożliwić prowadzenie Komisji.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

P.o. generalnego dyrektora DKiA Lech Witecki:

Kolejny mit. Ostatni, który wymienię, ale nie najważniejszy – więcej można przeczytać w raporcie PwC. Brak waloryzacji cen. Mit, że brak waloryzacji cen spowoduje to, że dana inwestycja może być niezakończona. My praktykowaliśmy zarówno projekty z waloryzacją, jak i projekty bez waloryzacji. Okazuje się, że efektywne, skuteczne zarządzanie danym projektem jest kluczowe. Dobrym przykładem jest tutaj autostrada A4, gdzie były równolegle prowadzone obok siebie odcinki; jeden i drugi był z waloryzacją. Jeden został zakończony w terminie. Drugi do tej pory nie jest zakończony, co sugeruje jedno – że waloryzacja to nie jest antidotum.

Analizowaliśmy to bardzo szczegółowo i z naszych analiz wynika wprost, że waloryzacja na poziomie 1% od wartości całego kontraktu, zgodnie ze wskaźnikami GUS, to jest waloryzacja, która ma potwierdzenie w rzeczywistości oraz w wyliczeniach z analizy projektów z ostatnich kilku lat, realizowanych na rzecz GDDKiA.

Kolejny slajd. Kilka faktów – przytoczę tylko sześć, ale najważniejszych. Faktem jest, że w latach 2007-2013 nastąpiła liberalizacja warunków udziału w postępowaniu otwarcia rynku. Jest po prostu większa konkurencja. Efekty mamy zauważalne, bo ta ponadprzeciętna konkurencyjność była przez nas udowadniana na poprzednich slajdach.

Faktem jest, że jakość prac geologicznych wpływa na realizację inwestycji. Dlatego potrzebne jest systemowe rozwiązanie, zgodnie z którym projektant byłby rozliczany obmiarowo, a nie ryczałtowo. To, co państwu chcemy zagwarantować, to jest to, że od 2014 r. będą obowiązywać nowe wzorcowe umowy na prace projektowe, zgodnie z którymi projektant będzie m.in. rozliczany obmiarowo. Warto wspomnieć o tym, że ponad 8 mln zł kosztowały zmiany w jednym z kontraktów, wynikające z błędnej dokumentacji hydrogeologicznej.

Faktem jest również to, że GDDKiA realizuje zobowiązania wobec wykonawców w terminie, a nawet przyspiesza płatności w uzasadnionych przypadkach. Ktokolwiek twierdzi, że opóźniamy płatności – podczas gdy niejednokrotnie podczas kontroli, prowadzonych przez zewnętrzne instytucje kontrolne, musieliśmy udowadniać, czy bardziej tak naprawdę korzystne dla naszego kraju jest płacenie wcześniej, czy czekanie do ostatniego dnia umowy, żeby chociażby te pieniądze zarabiały na odsetkach. Udało nam się udowodnić wszystkim organom kontroli to, że im wcześniej płacisz, tym masz większą korzyść, bo wpływają wcześniej refundacje, które zarabiają na lokatach Skarbu Państwa.

Faktem jest, że w uzasadnionych przypadkach GDDKiA uznaje roszczenia wykonawców, w tym – zwiększa wartość kontraktu. Ale podkreślam – w uzasadnionych przypadkach. W latach 2007 – 2013 to 804 mln brutto; o tyle zwiększyliśmy wartość kontraktów w tych latach i aneksowaliśmy umowy zgodnie z prawem.

Faktem jest również to, że GDDKiA inwestuje w kontrolę jakości budowanych dróg na wszystkich etapach realizacji inwestycji.

Faktem też jest to, że GDDKiA wypełnia zobowiązania za generalnych wykonawców wobec innych przedsiębiorców – zgodnie z prawem. To zobowiązania, które zostały niespłacone przez tych, którzy podpisali umowy z podwykonawcami. Na rzecz podwykonawców jest to kwota, która przekroczyła na dzień dzisiejszy 937 mln zł.

Teraz dwa slajdy rekomendacji. To, co jest naszym celem – i to jest skorelowane na kierowcę – to zapewnienie satysfakcji korzystającym z dróg. Efektywność procesu, płynność realizacji, wysoka jakość efektu końcowego – to jest to, co zamierzamy i co chcielibyśmy osiągnąć w kolejnej perspektywie finansowej.

To, co próbujemy zrobić – również z branżą – to zmienić podejście do prowadzenia dialogu. Zauważyliśmy, że rozmowy ze związkami branżowymi są niewystarczające. Okazuje się, że bardzo wielu generalnych wykonawców, którzy realizowali na naszą rzecz kontrakty, było zadziwionych tym, że nie znają ustaleń, jakie są wypracowywane w poszczególnych zespołach roboczych. Doszliśmy do wniosku, że rozwiązanie jest jedno – upublicznić to wszystko, co jest dyskutowane. Dziś możecie państwo znaleźć – i będziecie znajdować sukcesywnie – wszystkie dokumenty na stronach GDDKiA; są tam po to, żeby wszyscy mogli się do nich odnieść.

Ale przede wszystkim wyszliśmy z założenia, że szukamy ekspertów. Ten dwustuosobowy zespół ekspertów, który wspólnie z GDDKiA jest zaangażowany od ponad roku

w tworzenie wzorcowych warunków realizacji kontraktu – to będzie ta największa wartość dodana nowej perspektywy. Katalog wzorcowych dokumentów będzie w stałych konsultacjach. Wszyscy będą mogli zajrzeć do tych dokumentów. Będziecie państwo mogli – i możecie już dzisiaj – znaleźć je na naszych stronach internetowych.

Tyle z podsumowania. Bardzo dziękuję za umożliwienie zaprezentowania raportu PwC. Raport jest oczywiście dostępny na stronach PwC; my również zamieściliśmy go na stronach GDDKiA. Jesteśmy w stanie odpowiedzieć na wszelkie ewentualne wątpliwości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę – kto z państwa chciał zabrać głos?

Pan poseł Wojtkiewicz, później pan poseł Abramowicz.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, panie przewodniczący. Można? W kwestii porządkowej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, byłem świadkiem, kiedy pan poseł Jerzy Szmit przyniósł panu zgłoszenie osób, które pragnęły zabrać głos. Więc jest dobrym zwyczajem – tak jak pan przewodniczący stwierdził przed rozpoczęciem prezentacji problemu przez ministra transportu oraz dyrektora GDDKiA – że głosy będą udzielane w kolejności zgłoszeń. W związku z tym bardzo proszę, żeby tego dopilnować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący Adamczyk, pozwoli pan, że o kolejności udzielania głosu będzie decydował prowadzący. Ponieważ zgłosili się posłowie i regulamin stanowi, że w pierwszej kolejności zabierają głos posłowie, w związku z tym bardzo proszę – pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Jeżeli można by było, to chciałbym zrezygnować z mojego głosu – właśnie na rzecz strony społecznej. Jeżeli to jest możliwe, to bardzo bym pana prosił. Oczywiście, chcę również zabrać głos, ale w dalszej kolejności. Ponieważ chciałbym rzeczywiście, żeby również moja wypowiedź była pełna, więc chciałbym posłuchać również strony społecznej. Bardzo bym prosił. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że pan poseł Michał Wojtkiewicz zrezygnował z chęci zabrania głosu.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Teraz.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Stwierdzam.

Pan poseł Abramowicz. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, przychylam się do poglądu pana Wojtkiewicza. Żeby móc zabrać głos w pełni – i móc być w pełni poinformowanym – to bardzo proszę o to, żeby teraz pan dopuścił do głosu stronę społeczną i zaraz po wypowiedziach strony społecznej zapisał mnie do głosu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, stwierdzam, że rezygnuje pan z chęci zabrania głosu. Kto jeszcze z państwa posłów chce zabrać głos? Bardzo proszę. Nie widzę.

Bardzo proszę pana Jana Stylińskiego. Bardzo proszę.

Prezes Zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa Jan Styliński:

Dzień dobry państwu. Jan Styliński, jestem prezesem Zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa.

Postaram się powiedzieć dość krótko, bo większość naszego stanowiska, naszego podejścia zaprezentowaliśmy w dokumencie, który został wyłożony do wzięcia przez uczestników dzisiejszego posiedzenia.

Natomiast, tak podsumowując raport – bo rozumiem, że głównie w tym celu dzisiaj się zebraliśmy; a przynajmniej w tej chwili na ten temat odbywa się dyskusja – to, w naszej ocenie, obraz, który został w raporcie przedstawiony, jest jednostronny i zdecydowanie nie jest pogłębiony. Raport nie dokonuje żadnych analiz przyczyn obecnego złego stanu, ani nie wskazuje działań na przyszłość, które powinny być podjęte, żeby nie kontynuować dalszego pogorszenia sytuacji w branży – czy wręcz zapaści w branży budowlanej.

Raport stanowi w istocie, niestety, publicystykę, a nie dokument rządowy, który wnosiłby cokolwiek istotnego do opracowania dobrze funkcjonującego systemu inwestowania publicznego. A wbrew obrazowi odmalowanemu w raporcie, sytuacja branży budowlanej, jak również branży drogowej, wcale nie jest dobra. Średnioroczna kapitalizacja spółek budowlanych zmniejszyła się trzykrotnie na Giełdzie Papierów Wartościowych między 2010 r. a 2013 r. W 2012 r. upadło 218 firm i w I kwartale tego roku – 46. Jeśli zatem przyjąć, że inwestycje drogowe to połowa wszystkich inwestycji w Polsce, to spokojnie można powiedzieć, że połowa firm budowlanych, która upadła, to są firmy, które były związane z budownictwem drogowym. To są potężne liczby – zarówno co do liczby firm, jak i co do liczby osób.

Co więcej – myślę, że trudno dzisiaj tak optymistycznie stwierdzić, że mamy rozwiniętą i bogatą sieć dróg. Rzeczywiście, powstało wiele kilometrów dróg, ale sieć jako taka nie powstała i nie funkcjonuje w sposób, który był zakładany w rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad w minionych latach. Co więcej – sam program był zmieniany i de facto długość i ambicja zamierzeń inwestycyjnych była zasadniczo ograniczona.

Jest również niezwykle ciekawe, że w Polsce rzekomy wzrost kosztów robót budowlanych, na co rzeczywiście wskazywał ETO, wynosi 1%, a w Niemczech – 15%. Myślę, że potrzeba głębszego wdania się w analizę, jakie są przyczyny takiej sytuacji – i jak to jest faktycznie możliwe. Bo oto okazuje się, że w Niemczech, które są państwem dobrze zorganizowanym – a myślę, że z tą tezą trudno byłoby dyskutować – ani Niemcy nie potrafią wybudować na czas dróg, ani nie potrafią ich wybudować racjonalnym kosztem. Wydaje się, że jednak taka teza jest pozbawiona głębszych podstaw i przesłanek i powinna być głębiej zbadana co do jej zasadności i realności.

Natomiast jeśli mowa o lobbystach – tu parę razy padły określenia, że wykonawcy to są *de facto* lobbyści, którzy stosują omalże szantaż w stosunku do państwa polskiego – to myślę, że jednak warto byłoby coś zauważyć. Mianowicie faktyczne koszty budowy dróg były z różnych względów – m.in. niedoskonale przygotowanych projektów budowlanych -znacznie wyższe niż te, które były pierwotnie zaplanowane. Jednocześnie w bardzo umiarkowanym stopniu zostały one uwzględnione przez Skarb Państwa, pomimo że to Skarb Państwa czy państwo polskie przygotowywało projekty inwestycyjne. Państwo było inwestorem i w związku z tym powinno odpowiadać za jakość tej dokumentacji, która została przedstawiona wykonawcom, żeby na jej podstawie zostały zrealizowane roboty budowlane.

Jeszcze jedna, drobna końcowa uwaga na temat okresu gwarancyjnego. Rzeczywiście, u nas zostały wydłużone gwarancje, ale wbrew pozorom to nie są najnowsze tendencje światowe. Najnowsze tendencje światowe zmierzają w trochę innym kierunku – skrócenia okresu gwarancji. Na przykład, w Niemczech, jeśli wykonawca wykona nawierzchnię o lepszej jakości niż była założona w dokumentacji, to ma bonus – taki przywilej skrócenia okresu gwarancyjnego do dwóch lat. Do dwóch lat. Myślę, że o tym warto pamiętać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Następny zgłosił się pan Rafał Bałdys. Bardzo proszę.

Wiceprezes PZPB Rafał Bałdys:

Dzień dobry. Rafał Bałdys, wiceprezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa.

Trochę zamarłem, jak usłyszałem słowa pana ministra, że raport jest wyczerpujący i całościowy. Panie ministrze, jeżeli taki jest faktycznie raport, jeżeli on jest całościowy i wyczerpujący – to Boże miej nas w swojej opiece. Mówię zupełnie uczciwie.

Odebraliśmy ten raport, który został skierowany do... Do kogo? Bo to nie jest raport do nas, to nie jest raport do środowisk branżowych, to nie jest raport skierowany do profesjonalistów. To jest raport publicystyczny. Bardzo ciężko nam się czyta ten raport jako ekspertom – i w zasadzie nie będę omawiał każdego z tych punktów, o których mówił dyrektor Witecki. Odniosę się tylko do kilku punktów – naprawdę, najbardziej jaskrawych i najbardziej zmanipulowanych.

Po prostu jest nam przykro, bo w czasie, kiedy prowadzimy ten dialog – to znaczy nam by się wydawało, że to dialog – z drugiej strony, dostajemy taki dokument do ręki. A za chwilę będziemy musieli znowu siąść do stołu. Tylko że tym razem państwo macie do dyspozycji jeszcze taki raport – i wy wiecie, i my też wiemy, że ten raport to jest fikcja, że to jest manipulacja. Ten raport jest zrobiony na wasze zamówienie i odpowiada na tezy, postawione przez was samych.

Podam tylko dwa przykłady, bo naprawdę nie chcę się rozwodzić. Nie będę się odnosił do tych przykładów, od których pan dyrektor zawsze zaczyna, czyli zaczyna w pierwszej kolejności od umów przetargowych, chcąc stworzyć takie wrażenie: po pierwsze, uważajcie, wykonawcy – wy jesteście winni, my tu zawsze mamy na was haka. Skończmy z takim sposobem komunikowania się między sobą. Rozmawiajmy o prawdziwych problemach.

Zacznijmy od tego, że zadam jedno pytanie. Ten raport powinien chyba referować autor tego dokumentu, a nie dyrektor Witecki. Ale, panie dyrektorze, niech mi pan powie – co decydowało o tym, jak jakiś fakt bądź mit zasłużył na to, żeby się znaleźć w tym raporcie? Bo jeżeli jest tak, że na przykład jest mitem to, iż drogi w Polsce są najdroższe, to tu się wszyscy zgodzimy. OK – tak jest. Ale już choćby trzeci mit, który pan podaje – fakt w tym akurat przypadku – to jest taki, że „Jakość prac geologicznych faktycznie nie jest najwyższa, co przekłada się na koszty realizacji". Jak taka renomowana firma, jak PwC, może nie wiedzieć, że geologia jest częścią procesu projektowania, który jest w ogóle pominięty w całym tym raporcie? Czy to jest świadome?

Jeżeli państwo przyjęliście ten raport, to czy przyjęliście go w ciemno? Czy robiliście jakąś jego adiustację, czy jakąś kolaudację – przecież jakiś proces musiał się odbyć? To dlaczego świadomie pominięto problem z projektowaniem, skupiając się na jakiejś geologii, która jest jednym z elementów procesu? Owszem, ważnym, kluczowym elemencie wzrostu kosztów.

Teraz druga rzecz, którą trzeba odczarować, jak mi się wydaje. Z tych faktów, z których państwo robicie mity – co naprawdę trudno nam się czyta – PwC powołuje się na raport Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, o czym prezes też tu wspomniał. Jak to się dzieje, że całość raportu PwC – jeżeli mówi o tempie wykonania robót budowlanych – skupia się na wnioskach raportu ETO, który mówi tylko o czterech projektach? Ze 144, którymi ostatnio pan dyrektor się pochwalił, że są podpisane. Czyli my mówimy o tym, że w Polsce jest genialnie – 74% kontraktów kończy się zgodnie z kontraktem.

Raport nie daje żadnej analizy i odpowiedzi na nurtujące mnie pytania. Chciałbym wiedzieć, jaki jest faktyczny czas ukończenia robót w stosunku do czasu robót, który był wymagany od wykonawcy w czasie, kiedy musiał złożyć ofertę. Nigdzie nie ma takich danych. My załączamy taki materiał poglądowy z „Gazety Wyborczej" do naszego dokumentu, do opracowania.

Tak więc, zachęcam państwa do przeczytania naszej analizy, bo wydaje mi się, że wszystkich, detalicznych elementów nie ma sensu w tej chwili tu wywlekać. W zasadzie zgadzamy się tylko z jednym mitem; teraz też nie pamiętam, który to był. Ale pamiętam, że się zgadzamy z państwem w jednym punkcie w związku z tym, co robicie – po prostu chcielibyśmy być traktowani jak prawdziwi partnerzy.

Jeżeli wydajecie publiczne pieniądze na raport, który ma ocenić, jak działa organizacja publiczna, to ja chciałbym, żeby ten raport był dla mnie kopalnią wiedzy. Nawet jeżeli

na podstawie tej wiedzy mielibyśmy dojść do różnych wniosków. A on czymś takim nie jest. To jest publicystyka. To tyle.

Zachęcam jeszcze raz do zapoznania się z naszą analizą. Będzie ona również na naszej stronie pzpb.com.pl. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się. Proszę mówić do mikrofonu.

Ekspert PZPB Jarosław Duszewski:

Panie ministrze, panie dyrektorze.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę o przedstawienie się do mikrofonu.

Ekspert PZPB Jarosław Duszewski:

Jarosław Duszewski, ekspert Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa.

Panie ministrze, panie dyrektorze – jeśli jest tak bardzo dobrze, to dlaczego jest tak źle? Dlaczego 300 firm padło? Dlaczego 150 tys. ludzi w branży budownictwa drogowego straciło pracę? Pytam po raz kolejny panów.

Raport PricewaterhouseCoopers. Panie przewodniczący, chciałbym panu przypomnieć, że w 2002 r. sam pan zadał pytanie ówczesnej instytucji – jeszcze to była Agencja Budowy Autostrad – po co w ogóle taka firma funkcjonuje, która robi raporty za nasze pieniądze? Myślę, że dostał pan też odpowiedź w tamtym okresie od pana ministra Piłata, która pana absolutnie nie satysfakcjonowała.

Pan dyrektor Witecki z panem ministrem przedstawili wszystko. Płacimy to, co jest należne. Panowie, ja po raz któryś powtarzam – firmy budowlane nie chcą dopłat. Nie chcą zmian państwa kontraktów. My chcemy po prostu zapłaty za wykonywane na kontraktach prace – za wykonywane prace, które nijak się mają do waszych bizantyjskich projektów.

A nie ma się z czego cieszyć, panowie, że kilometr polskiej autostrady w tej chwili jest najtańszy. To jest tylko wymuszenie na wykonawcach przez wasze projekty – i potem niepłacenie naszych roszczeń i dodatkowych prac. Gdyby naprawdę wycenić to, czego państwo od nas żądacie, to ten kilometr będzie cały czas najdroższy. Nie ma w żadnym kraju europejskim ekranów akustycznych przy cmentarzach. Nie ma – tak jak na odcinku 18,3 km autostrady – 31 obiektów mostowych. Co 600 metrów obiekt mostowy? Wszyscy wiemy, jak się poruszamy po Niemczech. Wszyscy wiemy, jak się poruszamy po Europie. Jeżeli przejedziemy jeden zjazd, to musimy jechać 50 – 60 km. Oszczędności są w projektowaniu.

Panie dyrektorze, jeżeli pan jeszcze mówi o takiej kwestii, że wszystkie wasze kontrakty są właściwie kończone w terminie, to ja zapytam Komisję – w jakim terminie? Większość kontraktów jest aneksowanych, jest przedłużanych. Czy to jest ten termin? Czy mówimy o terminie faktycznym, który powinien być liczony, który został podpisany w kontrakcie? Przy aneksach? Panowie, dzisiaj... Przepraszam, panie i panowie posłowie – wszystkie umowy dzisiaj są aneksowane. Mało tego – daje się wykonawcy czas, czyli wina nie leży po jego stronie. Jeżeli jest podpisany aneks, to nie jest to wina wykonawcy.

Co potem się wprowadza? Wprowadza się współczynnik winy wykonawcy. Czy PricewaterhouseCoopers o tym mówi? To jest coś jedynego na świecie. Jak można podpisać aneks, nie karać wykonawcy, uzgodnić z nim 4,5 miesiąca czy rok przedłużenia budowy, a potem zastosować współczynnik winy wykonawcy, który jak zawsze – czym się kończy? Nie jest uzgadniany, jest zlecony przez generalną dyrekcję. 60%, 70%, 80% winy wykonawcy.

Po co my mówimy o jakichś bzdurach? Po co my mówimy o 1% waloryzacjach? Waloryzacja musi być taka, jaka jest faktycznie. My jej nie chcemy po to, żeby ją wydać. Państwo płacicie firmom, które są po nas. Jeżeli zostają nieopłacone – nie płacicie im z pieniędzy budżetu państwa. Płacicie im z naszych gwarancji, z naszych zatrzymanych płatności – i na tym bardzo dobrze zarabiacie. Nie chcę podawać przykładów, ale S5 jest

przykładem, gdzie państwo macie do wypłacenia 57 mln firmom, które jutro mogą już nie żyć, mogą paść.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

126 mln.

Ekspert PZPB Jarosław Duszewski:

A ponad 126 mln macie naszych pieniędzy. I państwo mówicie, że wy cokolwiek płacicie? Wszystko na kontraktach jest zrzucone na wykonawców.

Nie zgadzam się jeszcze z jednym. Jak słucham pana dyrektora, wspieranego przez ministra Nowaka, to wydaje mi się, że wszystkie rządy w nowej Polsce przedtem nic nie robiły. Wszyscy poprzednicy pana Nowaka byli arogantami i byli ludźmi bez kwalifikacji. Czy tak to było? Nie.

Panowie i panie dyrektorze Witecki, ja buduję drogi dłużej niż pan. Ci ludzie byli w odróżnieniu od pana fachowcami.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy ja mógłbym prosić...

Ekspert PZPB Jarosław Duszewski:

Już kończę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy ja mógłbym prosić – do rzeczy i nie *ad personam*. Bardzo proszę.

Ekspert PZPB Jarosław Duszewski:

Panie przewodniczący, różnica polegała na tym, że wtedy właśnie siadaliśmy i rozmawialiśmy. Nie w wąskim gronie współpracowników pana dyrektora Witeckiego, tylko siadaliśmy przy stole: niezależny inżynier kontraktu – istniała taka instytucja – oraz niezależni dyrektorzy. Siadali i ustalali. Nikt nikomu niczego nie kradł i nie wyłudzał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, kto z państwa? Pani poseł Paluch. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, mam oczywiście cały szereg pytań związanych z tym dokumentem, który otrzymaliśmy na dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Moje pierwsze pytanie brzmi: czy tu na sali jest przedstawiciel PwC? Bo odnoszę takie wrażenie, że raport jest wybiórczy i tendencyjny. Jak może powstać inny raport na podstawie danych, dobranych przez GDDKiA? Bo taka jest historia powstania tego raportu. Patrząc na ten dokument, który otrzymaliśmy, nie widzę odniesienia do planów, do Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad ani do tego, jakie były założone efekty i terminy. Raport się w ogóle nie odnosi do postulatu wykonania spójnej sieci dróg, który dalej pozostaje postulatem.

A teraz przechodzę do tych dylematów, faktów i mitów. Cała konstrukcja tego raportu, taka nieco pretensjonalna, trochę przyprawia mnie o uśmiech, ale spróbuję to jakoś skomentować i do tego się odnieść. Czyli dylemat drugi – jak wykonać proces inwestycyjny, aby realizacja projektu była efektywna. No i fakt, określony jako trzeci – że jakość prac geologicznych wpływa na realizację inwestycji. Kolejny fakt, czwarty – że w Polsce nie istniały dotychczas standardy specyfikacji technicznych; to się w ogóle w głowie nie mieści. Fakt piąty – że GDDKiA jest otwarta na propozycje służące optymalizacji procesu inwestycyjnego i dlatego wprowadza formułę „Projektuj i buduj" oraz „Optymalizuj i buduj".

Otóż, szanowna Komisjo i zacni goście dzisiejszego posiedzenia, ja jestem z wykształcenia inżynierem geodetą po Akademii Górniczo-Hutniczej. Kilkanaście lat temu wykonywałam m.in. mapy do celów projektowych pod inwestycje. Oczywiście, to były drobne

zlecenia od prywatnych podmiotów, ponieważ miałam małą firmę i nie wykonywałam dużych zleceń. Ale to jest elementarz każdego inwestora.

Mianowicie robi się mapę do celów projektowych. Na mój, że tak powiem, geodezyjny rozum i geodezyjne pojęcie sytuacji inwestora – to jak można budować drogę bez rozpoznania geologicznego? To jest kwestia spoistości gruntów, struktury tych gruntów, obciążeń, które się projektuje na drodze. Trochę mnie tego w szkole nauczyli – odrobiny budowy dróg, żebym się potrafiła dogadać z inżynierem budowlańcem od dróg i mostów. No więc proszę państwa, to jest elementarz projektowania dróg – musi być zrobione rozpoznanie geologiczne.

Kolejność, którą zawsze przyjmowałam jako oczywistą – w swoim może prostodusznym rozumieniu – jest taka, że jest inwestor, który najpierw musi zlecić projekt. Musi w jakiś sposób sprawdzić merytorycznie poprawność tego projektu, bo od tego projektu i od założonych rozwiązań technicznych zależą wszystkie koszty. Oczywiście, integralną częścią materiałów, które powinien dostać od projektanta, jest kosztorys. Na tej podstawie przygotowuje się specyfikację techniczną, w której te wszystkie kwestie techniczne są opisane: wymogi, parametry – wszystko to, co obiekt będący przedmiotem przyszłego zamówienia powinien spełniać. Potem się robi – na podstawie tej specyfikacji technicznej – przetarg. A potem się pilnuje dobrego wykonania.

W mojej prostoduszności sądziłam, że tak to GDDKiA robiła. Okazuje się, jak to wynika z tych dokumentów, że głęboko się myliłam. Otóż, proszę państwa, ja sobie nie wyobrażam... Cała ta historia opisana tutaj przez PwC jako te formuły „Projektuj i buduj” oraz „Optymalizuj i buduj” – no przepraszam, ale jeżeli wykonawca ma optymalizować projekt, to znaczy, że ten projekt się nie nadaje do realizacji. To znaczy, że zastosowane rozwiązania – jeżeli da się coś zrobić – to one są, przepraszam za wyrażenie, do kitu. Przepraszam za kolokwialne wyrażenie, ale nie mogę tego inaczej powiedzieć.

Teraz kolejna kwestia, jeżeli ma być zastosowane „Optymalizuj i buduj”. Zawsze byłam przekonana, że wszelkie odstępstwa od projektu, roboty zamienne i inne takie rzeczy to jest okazja po prostu do jakichś dziwnych machinacji. Więc każdy rozsądny inwestor powinien się tego wystrzegać. A jeżeli się już decyduje na taką formułę, to musi mieć siły i środki, żeby sprawdzić, czy te optymalizacje warte są ceny i zmian ceny, którą wykonawca zaproponuje. Więc ja tutaj ani słowa na te tematy nie znalazłam, żadnych odpowiedzi.

Ja to tak rozumiem i zawsze byłam co do tego przekonana, że budową dróg powinni zajmować się inżynierowie. W ogóle wszystkimi budowami – stadionów też. Okazało się, że zajmowali się tym specjaliści od finansów – no i jakie są efekty, to widać w przypadku stadionu. Jakie są efekty w przypadku dróg – również widać.

Otóż proszę państwa, mam pytanie w związku z powyższym: w jaki sposób GDDKiA zamierza sprawdzać, jak ta optymalizacja projektu przekłada się na koszty wykonania i czy ta optymalizacja spełnia parametry techniczne? Bo to jest jak na razie wielka niewiadoma. Zresztą, jak się powszechnie sądzi, to ta formuła „Optymalizuj i buduj” tutaj nie prowadzi do dobrych rezultatów.

Kwestia kolejna. Rozumiem, że powinnam już zmierzać do konkluzji i do zakończenia wypowiedzi, ale jeszcze jest jedna kwestia. Pan minister był tu łaskaw, otwierając całe nasze obrady, wezwać do nieszastania publicznymi pieniędzmi. Padło tutaj wiele podobnych, szczytnych haseł. Otóż, panie ministrze, te wezwania do nieszastania publicznymi pieniędzmi to są spóźnione o 7 lat. Gdybyście nie szastali publicznymi pieniędzmi, to nie trzeba by było dwa miesiące temu usuwać progu ostrożnościowego, jeśli chodzi o kwestie budżetowe.

Teraz kwestia tego komentarza, który tutaj pan dyrektor generalnej dyrekcji był łaskaw wypowiedzieć. A mianowicie chodzi o efekty pozatechniczne – że to są o 3% wyższe dochody podatkowe w powiatach w sąsiedztwie zrealizowanych dróg i podobne rzeczy. Otóż, jeśli mówimy o takich efektach, to ja bym zachęcała – bo też nie ma nigdzie śladu tego w tym dokumencie, który omawiamy – żeby jednak wzięto pod uwagę koszty społeczne: miliony roszczeń, sporów, upadłości firm, zwolnienia grupowe, spadek wartości akcji przedsiębiorstw, ubożenie pracowników itd.

Czytaliśmy tutaj – już przechodzę płynnie do dylematu trzeciego, gdzie m.in. jest odnotowany fakt, że sześciomiesięczne opóźnienie w realizacji projektu spowodował proces sądowy. W efekcie procesu GDDKiA musiała przywrócić do realizacji projektu wykonawcę, zdyskwalifikowanego ze względu na rażąco niską cenę. Panie ministrze, panie dyrektorze. Ja bym może i przyjęła to w dobrej wierze, ale pamiętam nasze spotkania – pół roku temu, 8 miesięcy temu. Pamiętam posiedzenia Komisji z udziałem wykonawców; posiedzenia, na których oni powiedzieli otwartym tekstem, w jaki sposób się z nimi rozmawia. A można to streścić mniej więcej tak: „jak się wam nie podoba, to do sądu".

W takiej atmosferze to zawsze doświadczenie uczy, że sądowa metoda rozwiązywania sporów jest metodą najdroższą z możliwych. Zarabiają adwokaci, zarabiają eksperci i wszyscy po kolei – a traci wykonawca i traci inwestor. Więc, krótko mówiąc, ja bym zachęcała pana ministra, zachęcałabym pana dyrektora, żeby właśnie w atmosferze spokoju, rzeczowości, tak po inżyniersku, konkretnie – próbować się porozumieć na te tematy, które zawarłam na początku swojej wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo dziękuję.

Poseł Anna Paluch (PiS):
Mam jeszcze jedno zdanie konkluzji. Uważam, że ten raport, ogólnie mówiąc, jest po prostu bardzo niskiej jakości.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana ministra o odniesienie się, bo w tej części wyczerpaliśmy listę posłów, chcących zabrać głos. A, nie, przepraszam. Pan poseł Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
Panie przewodniczący, ja bardzo proszę, żeby pan określił sposób, w jaki pracujemy. Bo z tego, jak pan dziś prowadzi posiedzenie Komisji, to wynika, że pan nie chce dopuścić posłów do głosu. Bo pan uznał, że jeżeli poprosiliśmy, żeby wcześniej...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Panie przewodniczący...

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
A może skończę zdanie, dobrze?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Panie przewodniczący…

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
Bardzo proszę, żeby...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Przerywam, ponieważ w sposób nieuzasadniony stawia pan tezy. Ja się już porozumiałem z tymi posłami, którzy chcą zabrać głos. Wobec powyższego, bardzo proszę pana posła Polaczka o zabranie głosu. Czy pan Szmit także chciał zabrać głos?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
Tak, chciałbym zabrać głos.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
W następnej kolejności pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Może najpierw poseł Szmit.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Tak? Bardzo proszę. Pan Szmit teraz, a później pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo. Przepraszam za podniesiony ton, ale trochę...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zupełnie niepotrzebnie.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Też tak uważam. W związku z tym...

Głos z sali:

Przepraszam.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

…przechodzę do...

Powiedziałem „przepraszam" już wcześniej. Ale mogę powtórzyć. Mnie to słowo nie boli. Jestem przyzwyczajony do pokory.

Panie przewodniczący, w związku z tym chciałbym przedstawić kilka uwag dotyczących raportu, ale też i materii, jaką w ogóle się dzisiaj zajmujemy. Otóż, czytającemu raport – raport, który ma, jak myślę, błędny tytuł, nieadekwatny absolutnie do treści, jaka go wypełnia – nasuwa się pierwsze pytanie: jaki jest cel wykonania tego opracowania? Czy to jest cel propagandowy, w którym zleceniodawca opowiada, jak jest dobrze i przedstawia swoją wersję wydarzeń? Czy jest to raport, który ma charakter poznawczy? To znaczy taki, który mówi o faktach, poddaje je ocenie, mówi o lepszych i słabych stronach tych procesów, które się odbywają, ocenia podmiot, o którym mówimy, czyli GDDKiA? Bo tutaj, jeszcze nawiązując do tytułu, to wydaje mi się, że tytuł jest błędny. Tytuł powinien brzmieć: „Budowa dróg ekspresowych i autostrad w Polsce. Fakty, mity i doświadczenia z perspektywy GDDKiA w latach 2007-2013" – jeżeli już mamy się trzymać jakiejś metodyki.

Ale właśnie – co do metodyki. Po pierwsze chciałbym zapytać, dlaczego ten raport – jak również państwo – nie odnosi się do raportu Najwyższej Izby Kontroli? Bardzo świeżego raportu, który został opublikowany w kwietniu tego roku i odnosi się dokładnie do tych samych zagadnień, o których tutaj dzisiaj mówimy – czyli wywiązywania się GDDKiA z zadań inwestora przy drogach ekspresowych i autostradach. Myślę, że do tego raportu na pewno będziemy wracać, ale już dalej mówię odnośnie raportu, nad którym dzisiaj dyskutujemy.

Wydaje mi się, że raport, który stawia sobie tak ambitne cele, powinien zacząć od określenia podstawowych parametrów, którymi będziemy się zajmowali. Po pierwsze – efektywności procesów, które się odbywają, a za które państwo odpowiadają. A więc jakie osiągnięto efekty w wyniku wydatkowania gigantycznych pieniędzy? Czy zawsze te efekty, które zostały osiągnięte – a więc wybudowanie jakiejś określonej liczby kilometrów dróg – czy to zrobiono w sposób maksymalnie dobry, efektywny? Niestety, na to pytanie nie znajdujemy w tym raporcie odpowiedzi. Nawet próby odpowiedzi.

Czy normy są prawidłowe? Czy ekrany, o których mówiliśmy, są prawidłowe? Czy właściwy jest element projektowania? Czy, generalnie, efektywnie są wydawane publiczne pieniądze? A o tym już mówiliśmy.

Drugi aspekt to jest aspekt skuteczności, a więc stopnia osiągania założonych celów. Ten raport również nie odnosi się w żaden sposób do Planu Budowy Dróg Krajowych w Polsce. Nie mówi, jaki procent został osiągnięty z tego założonego planu – przecież dokumentu rządowego. Przecież dokumentu rządowego. Na ten temat, niestety, nie ma ani słowa.

Wreszcie, aspekt dotyczący racjonalności. Racjonalności – a więc, myślę, że moglibyśmy ją mierzyć w tym wypadku stopniem powstania sieci drogowej. Czy rzeczywiście za te pieniądze, w tych warunkach i w tym czasie osiągnięto w wystarczającym stopniu efekt dotyczący spójności komunikacyjnej Polski? Nie ma nawet próby odpowiedzi na to pytanie. A są to wszystko rzeczy mierzalne. Państwo wiecie o tym, że są to rzeczy mierzalne – są na to współczynniki, są na to wzory, które mogą to opisać i mogą po prostu odpowiedzieć na to pytanie. Nie dla nas, szanowni państwo, żeby tutaj z państwem dyskutować w takim czy innym nastroju; tylko po to, żebyśmy wiedzieli, czy rzeczywiście – o czym pan dyrektor tu mówił i pan minister też – środki publiczne są po prostu właściwie wydawane.

Następna sprawa, dotycząca raportu. Otóż, kwestia źródła informacji. Każdy raport, który ma ambicje przedstawienia obiektywnego obrazu rzeczywistości, powinien odwoływać się do różnych źródeł. W tym wypadku mamy opisane w kilku słowach, że są to przede wszystkim źródła pochodzące z generalnej dyrekcji, a więc od zleceniodawcy – plus raporty powszechnie dostępne. No, ale gdzie jest wysiłek tego, który ten raport przygotował? Gdzie jest szukanie własnych źródeł? Weryfikacja? Podkreślam – weryfikacja danych, które zostały przekazane tym, którzy ten raport pisali. Nie ma na ten temat żadnego śladu, nie ma porównania chociażby danych, które są przedstawiane przez różne źródła.

W każdym z obszarów, o którym mówimy, powinny być podane wskaźniki, powinny być podane mierniki, jakimi mierzymy efekty, skuteczność czy racjonalność podejmowanych decyzji. Niestety, tego nie ma.

Myślę, że należy zadać też pytanie, jakie powinny być obszary badania – również tego typu raportu – jeżeli on już został wydany. Podejrzewam, że wydano na niego sporo pieniędzy – sądząc przynajmniej po firmie, która go promuje i która go podpisała.

A więc przede wszystkim powinno być opisane otocznie prawne procesów. Czy państwo uważają, że otoczenie prawne – prawo, które reguluje budowę dróg i autostrad – jest dobre? Czy nie należy tutaj dokonać zmian? Czy otoczenie jest odpowiednie? Czy jest takie, aby sprzyjało rozwojowi budownictwa i budowaniu dróg?

Wreszcie następna sprawa – jak wygląda otoczenie polityczne? Bo przecież nie jest tajemnicą, że główne decyzje, dotyczące chociażby kolejności budowy dróg, poszczególnych odcinków dróg, nie zapadają w GDDKiA, tylko zapadają w ministerstwie transportu. A być może jeszcze wyżej, de facto na posiedzeniach rządu, bo przecież tam są przyjmowane poszczególne aneksy. A, tak naprawdę, to one są tymi ostatecznymi decyzjami, która droga i na jakim odcinku będzie realizowana w pierwszej, drugiej czy trzeciej kolejności. Także jest pytanie, jak tego typu sposób podejmowania decyzji wpływa chociażby właśnie na spójność komunikacyjną? Nie ma próby odpowiedzi na to pytanie.

Następny aspekt jest niewątpliwie niezwykle ważny, dotyczący opisania stanu generalnej dyrekcji. Trzeba sobie po prostu postawić to pytanie – czy generalna dyrekcja jest przygotowana do pełnienia swojej roli tak wielkiego inwestora? Bo można powiedzieć, że skoro jest, skoro prowadzi inwestycje, to jest przygotowana. Ale jeżeli popatrzymy, jakie tendencje są w zarządzaniu, jakie są tendencje w stosunku do wykonawców; chociażby to, że jest proponowany model „Zaprojektuj i wybuduj", który tak naprawdę przenosi całą odpowiedzialność na wykonawców. Rzadko stosowany. Przenosi tak naprawdę całą odpowiedzialność na wykonawców, bo potem mówicie: „Chcemy mieć drogę odtąd – dotąd, proszę bardzo, tyle jesteśmy gotowi wam zapłacić. A jak to zrobicie, to już nas w ogóle nie obchodzi". Tak to właśnie dokładnie wygląda.

Następna sprawa, której nie ma w tym raporcie, to sytuacja finansowa sektora. Nie ma ani słowa o zagrożeniach, które się z tym wiążą, o zadłużeniach Krajowego Funduszu Drogowego. Nie ma mowy o roszczeniach w stosunku do generalnej dyrekcji – idących nie w miliony, nie w setki milionów, ale w miliardy złotych – które albo już są w sądach, albo do sądów trafią. Mówi się o kwocie 10 mld zł, a więc jest to niezmiernie poważna kwota. I nawet jeżeli kilkadziesiąt procent tych roszczeń zostanie uznanych przez sądy, no to wcześniej czy później trzeba będzie, niestety, tę kwotę wypłacić. A to, niestety, będzie miało również wpływ na możliwości wykonawcy.

Nie ma absolutnie analizy sytuacji rynku wykonawców. Wykonawcy tutaj, w tym raporcie, są traktowani jako pewnego rodzaju natręt. Pewien natręt, który ciągle czegoś chce i my musimy się męczyć, odpowiadając na jego ciągłe jakieś problemy, jakie wykonawcy mają. Tak to wygląda. Nie ma tu cienia realnego partnerstwa. Jeszcze do tego tematu powrócę.

Ale dlaczego w takim dokumencie nie ma chociażby próby analizy rynku przedsiębiorstw budowlanych i skutków tego, co się wydarzyło na tym rynku na przestrzeni ostatnich kilku lat? Czyżby to rzeczywiście nie interesowało w ogóle tych, którzy ten raport zlecali i tych, którzy ten raport wykonywali?

Szanowni państwo, oczywiście, taki raport powinien też zawierać studia przypadków. Zarówno takich pozytywnych – co się udało, co się rzeczywiście szybciej udało zrealizo-

wać, ale także tych negatywnych. Nie tylko opis, ale próbę poszukania przyczyn, dlaczego coś się nie udało.

Mamy tam podany przykład z drogi bliskiej mojemu sercu: S16 Biskupiec – Borki Wielkie, gdzie jest opisany przypadek rozpisania przetargu, potem w końcu zejścia z budowy Alpine Bau. Ale co z tego wynika? Jakie są z tego wnioski? Nie ma tam żadnych rekomendacji. Co wynika z tego faktu, że taki proces się wydarzył? Proces, który doprowadził do tego, że ta budowa jest przedłużona już teraz chyba o ponad rok i pewnie dopiero wiosną będzie skończona. Co z tego wynika? Co zamierzacie zrobić, żeby takiej sytuacji więcej nie było? Opisaliście proces. Tak się zdarzyło – trudno, nie mieliśmy na to wpływu.

Szanowni państwo – analiza procesów planowania, projektowania, wykonania i wreszcie eksploatacji; tych czterech elementów, które służą do budowy dróg. Jest w opracowaniu rysunek, zgadzam się, jest tabelka – ale co z tego wynika? Czy uważacie, że oznacza to, iż wszystko jest w porządku i tak naprawdę niczego nie trzeba zmieniać? Dlaczego nie ma cienia krytycyzmu w stosunku do tego, co się dzieje?

Szanowni państwo, kwestia rekomendacji. Panie dyrektorze, tu już zwracam się do pana, bo pan te rekomendacje przedstawił – mówię do pana dyrektora Witeckiego. Panie dyrektorze, niech się pan zlituje nad nami wszystkimi. Niech się pan zlituje nad nami wszystkimi i traktuje nas poważnie. Bo jeżeli przedstawia pan jakieś rekomendacje, jakieś wnioski z tego, to niech pan powie – kiedy chce pan te wnioski zrealizować? Jak pan będzie mierzył realizację tych wniosków? Bo pan mówi: zrobimy, będzie dobrze. Ale pan zawsze tak mówi: zrobimy i będzie dobrze. Być może część z nas w to wierzy. Ale oprócz wiary potrzeba jeszcze dowodów i możliwości weryfikowania tego, co pan mówi. Możliwości weryfikowania tego, co pan mówi. To jest ważne nie tylko w polityce, ale przede wszystkim w aspekcie technicznym, o którym tutaj mówimy.

Na koniec, szanowni państwo – ja się z jednego naprawdę bardzo cieszę. Otóż, wielokrotnie była tutaj mowa o tym, również w raporcie, że są prowadzone w sposób zorganizowany rozmowy z wykonawcami, że są czynione pewne uzgodnienia i że jest duża nadzieja, że te uzgodnienia doprowadzą do pozytywnych zmian. Mnie to ogromnie cieszy i z pokorą też, a tu może z pewną dumą przypominam, że właśnie te rozmowy zostały zainicjowane tutaj, w czasie obrad podkomisji do spraw transportu drogowego i drogownictwa. Zwracaliśmy się o to kilkakrotnie i cieszę się, że ta inicjatywa została podjęta i że jest kontynuowana.

Od razu zapowiadam, że zaproszę państwa na kolejne posiedzenie, żeby właśnie podsumować wyniki tych prac. Chciałbym, żeby one rzeczywiście doprowadziły do przyjęcia dokumentów, o których jest w nich mowa – bo na razie wiem, że rozmowy trwają. Toczą się w dobrej atmosferze, co mnie ogromnie cieszy. Ale dobrze, żeby one rzeczywiście zakończyły się podpisaniem pewnych uzgodnień, które potem obie strony będą realizowały. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie dyrektorze, koleżanki i koledzy. W swojej wypowiedzi też odwołam się do niektórych przykładów, które wymagałyby komentarza – ale autorów. Dlatego nie chcę zadawać tych pytań czy ministrowi transportu, czy generalnej dyrekcji, która przecież formalnie tym autorem nie jest.

Właściwie miałbym tylko jedno pytanie do pana dyrektora Witeckiego: ile kosztował generalną dyrekcję ten produkt? Czy państwo to sfinansowali w ramach jakiejś ramowej umowy z PwC, czy w odrębny sposób? Myślę, że taka elementarna informacja by się nam przydała. W jaki sposób te środki publiczne są rzetelnie – tak powinno być – wydatkowane? Tutaj pan minister odwołał się do oglądania złotówki dwa razy – więc jak te środki są wydatkowane?

Moja osobista ocena – mówię tutaj za siebie – jest taka, że, niestety, ten raport z punktu widzenia powagi firmy, która go, można powiedzieć, rekomenduje państwu, jest materiałem bardzo niskiej jakości. To stwierdzenie już tutaj podkreślił pan poseł

Jerzy Szmit. Raport ten w gruncie rzeczy kompromituje PwC. Tak mi się wydaje. Jeśli tak na poważnie, bez emocji do tego się odnieść, to również kompromituje PwC w stosunku do państwa jako do zamawiających.

Odwołam się do dwóch cytatów. 31 lipca br. główny doradca ekonomiczny PwC, pan prof. Orłowski, komentując przedłużające się prace na A2 stwierdził w Radiu TOK FM, cytuję: „To efekt tego, że przez 22 lata nie zdołaliśmy zbudować sprawnego państwa. Niesprawni, źle opłacani i niekompetentni urzędnicy boją się i podejmują takie decyzje, które są bezpieczne. Jedyna bezpieczna decyzja w przetargu to jest oprzeć wszystko na cenie. Każda inna to wzięcie na siebie odpowiedzialności i ryzyka – ocenił Orłowski". To jest wydruk z audycji Radia TOK FM, które jest częścią jednego z koncernów medialnych.

Prywatnie powiem, że dział ekonomiczny „Gazety Wyborczej" czy „Dziennika Gazety Prawnej", ale czasami i „Rzeczpospolitej" jest bardziej wiarygodny w prezentowaniu – tutaj również na użytek posłów – komentarzy ekonomicznych, dotyczących spraw drogowych, niż można powiedzieć o tym raporcie. A to raport, od którego oczekiwalibyśmy wspólnie – i państwo, i pan minister, i wszyscy uczestnicy życia publicznego – jakichś wniosków na przyszłość. I to wniosków głębokich.

Dlatego o tym mówię, że tutaj odwołam się – niedokładnie cytując, ale oddając myśl – do byłego ministra Skarbu, pana Andrzeja Mikosza, który pracuje w jednej z renomowanych firm amerykańskich. W jednej ze swoich wypowiedzi stwierdził, że od czasów cesarstwa rzymskiego – bo zastrzegał, iż chyba z okresu państwa Inków dokumentacja już się nie zachowała – Polska jest jedynym państwem, w którym mając tak ogromne środki publiczne na rzeczywiście historyczny program modernizacji infrastruktury transportowej, przy okazji rozłożono znaczącą część branży drogowej. Świadectwem tego jest ta statystyka.

Teraz już uwagi merytoryczne i pytania. Chcę je zadać ewentualnie autorom, jeśli są tutaj przedstawiciele PwC na posiedzeniu Komisji. Otóż raport nawet jednym zdaniem nie wspomina o podstawowych, elementarnych dokumentach rządowych, które odnosiły się do sfery, bym powiedział, finansowej i rzeczowej. A to mamy uchwałę Rady Ministrów z 2007 r. i 2011 r. Wielokrotnie nowelizowane programy rzeczowo-finansowe Krajowego Funduszu Drogowego, o dostęp do nich od kilku lat upominała się opozycja, o czym przypominam. Jak mówię, te programy były korygowane w stosunku do lat wcześniejszych za każdym razem i nie próbuje się tego konfrontować z ocenami końcowymi.

Tak samo można zadać pytanie , w jaki sposób autorzy wyliczyli spadek kosztów; obniżenia kosztów budowy autostrad i dróg ekspresowych odpowiednio 36% i 31%. Ta metodologia nie została tutaj wyjaśniona. To ważne choćby z uwagi na to, że przecież lata 2008 – 2012 to jest zupełnie różna liczba realizacji inwestycji; to wielokrotnie, ponad dziesięciokrotnie większa pula środków czy kilkunastokrotnie większa pula środków europejskich, będących w dyspozycji generalnej dyrekcji i ministra infrastruktury. Tak, że ten element ma po prostu nikłą wartość informacyjną; zarówno dla nas, jako posłów i myślę, że również dla generalnej dyrekcji. Tak samo nikłą, jak analizowanie cen w porównaniu z innymi krajami, a bez przeanalizowania wielu czynników, które składają się po prostu na wpływ na taką ocenę.

Ta pierwsza uwaga dotyczyła trzeciej strony raportu. A przykładowo na str. 5 państwo stwierdzają – mówię o autorach raportu – że począwszy od 2014 r. będą obowiązywać nowe wzorce umów na projektowanie. To jest zadziwiające dlatego, że dopiero teraz trwają prace nad wzorami umów w zakresie specyfikacji technicznej, gdzie nie jest nawet podana informacja, kiedy te prace się zakończą. A z drugiej strony, ci sami autorzy zaprzeczają po prostu tej informacji, dostrzegając, z jednej strony, problemy, które są związane z projektowaniem, a z drugiej strony, stwierdzają, że wszystkie parametry techniczne, cytuję: „są precyzyjnie określone w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, których integralną częścią jest projekt". Po prostu każdy, kto rozumie związek przyczynowo-skutkowy, może tylko parsknąć śmiechem.

Strona siódma. Tutaj chcę się odnieść również do tego stwierdzenia autorów raportu o tym, że 74% inwestycji zrealizowano w terminie. Nie odnoszą się do tego, jak wygląda to w stosunku do terminowości realizacji planów inwestycyjnych – a szczególnie tych,

które były wielokrotnie prezentowane publicznie i były wielokrotnie korygowane. A przecież niektóre również były wykreślane – i to w całości. Tutaj zwracam uwagę również na skutki zmian, poczynionych w ostatnich latach.

Również w tym raporcie nie pada żadne wyjaśnienie, jak wyliczono, że to jest te 74% inwestycji wykonanych w terminie. Czy to odnosi się, po pierwsze, do wartości kontraktów, czy to się odnosi do liczby tych kontraktów, czy do długości dróg, która miała być wybudowana, a została zakończona w takim, a nie innym procencie? Czy tutaj były jakieś jeszcze inne czynniki?

Tutaj mamy kolejny przykład ze str. 14. Cieszymy się, że podnosi się wskaźnik dostępności infrastruktury w Polsce; to jest wzrost w latach 2007 – 2012 o 0,2 km na 100 km^2 powierzchni. To jest średnia, bym powiedział, europejska. A w Polsce – 0,23. Ale trzeba powiedzieć, że w porównaniu z Piętnastką europejską jest tylko minimalnie szybsza. A w porównaniu z nowymi państwami UE – ten wskaźnik tam wynosi 0,29 – czyli nasz jest znacząco mniejszy.

Kolejna uwaga. Mam ich wiele tutaj, bo ten materiał mnie zainspirował do przygotowania własnych uwag. Ale chcę zwrócić uwagę również panu ministrowi, generalnej dyrekcji i Wysokiej Komisji, że niektóre tezy, które są zawarte w tym w cudzysłowie raporcie – no jednak mogą wprawiać w osłupienie. Jeśli autorzy raportu uważają, że „Rolą instytucji finansowych, dających gwarancję płynności wykonawców, jest weryfikacja rentowności składanych przez nich ofert" – cytuję ze str. 48 – a nie odwołują się przy tym do żadnych przepisów, które na banki, wystawiające gwarancje bankowe, nakładałyby taki obowiązek, no to po prostu rodzi się pytanie: skąd tego rodzaju teza, która budzi osłupienie? I, mówiąc delikatnie, wystawia jakieś świadectwo autorom; niekoniecznie najwłaściwsze. Myślę, że wszyscy jesteśmy pewni, tak samo jak autorzy, iż można uzyskać gwarancje bankowe, które mogą nie mieć żadnego związku z aktualną kondycją firmy.

Kolejna kwestia. Tutaj odnoszę się do str. 50 – 53. Państwo stwierdzacie w tym raporcie, że do tej pory nie istnieją czytelne, ogólne zasady podziału ryzyk w kontraktach, zlecanych przez GDDKiA – i dla autorów tego raportu to jest informacja, która nie zasługuje na komentarz. A z drugiej strony, jest mowa o tym, że GDDKiA dość swobodnie traktuje zasady FIDIC (Międzynarodowa Federacja Inżynierów Konsultantów) czy tłumaczy to niezgodnością niektórych polskich przepisów do zasad FIDIC. No to jest pytanie, z czego wynika ten problem – dlatego że nie ma tutaj jakiejkolwiek, najmniejszej choćby wzmianki o tym, że to był wielokrotnie powtarzany ze strony wykonawców postulat czy można powiedzieć konkluzja, dotycząca wybiórczego stosowania zaleceń FIDIC przez GDDKiA.

Na str. 73 kolejna, pierwsza z brzegu kwestia, która warta byłaby wyjaśnienia przez autorów. Chciałbym tutaj zauważyć, że kolejną przesłanką, świadczącą o tym, że generalna dyrekcja dąży do unikania odpowiedzialności za realizację prac budowlanych w zakresie nadzoru nad nimi, jest taki fragment, który zacytuję z raportu: „Należy pamiętać, że zadaniem inżyniera kontraktu jest zapewnienie wysokiej jakości realizowanego projektu i w ramach tych zadań pozostaje niezależny. GDDKiA występuje w roli inwestora, odpowiada zatem za realizację budżetu i efektywne wydatkowanie środków"; koniec cytatu. Czyli można to interpretować z punktu widzenia generalnej dyrekcji tak, jakoby inżynier kontraktu, który przecież nikomu nie podlega i nie jest przez nikogo nadzorowany, ponosił pełną odpowiedzialność za jakość robót, a GDDKiA byłaby jedynie płatnikiem, który zatwierdza faktury i wystawia polecenie przelewu.

Ważna uwaga ze str. 80. W raporcie pada stwierdzenie – jeśli tutaj dobrze to odnotowałem – że w 2012 r. upadłość ogłosiło 9 firm, związanych kontraktami z dyrekcją i stanowiły one tylko 3% wszystkich firm budowlanych, które w tym okresie zbankrutowały. Pojawia się pytanie do autorów, bowiem autorzy nie stwierdzają – co byłoby może bardziej wartościową informacją dla strony rządowej czy dla parlamentu – jaki odsetek stanowiły firmy, które ogłosiły upadłość, np. w gronie wszystkich firm realizujących kontrakty budowlane na rzecz generalnej dyrekcji. Nie stwierdzają też, jaka była wartość realizowanych inwestycji w odniesieniu do wartości wszystkich inwestycji realizowanych w tym czasie.

Tak samo wartościową informacją mogła być kwestia, po której nie ma jakiegokolwiek śladu – zestawienia firm, realizujących kontrakty budowlane dla generalnej dyrekcji w kolejnych latach; w tym takich, które ogłosiły upadłość bądź zrezygnowały z realizacji kontraktu, bądź zostały z tych kontraktów usunięte. Należałoby to zrobić w odniesieniu do wszystkich firm, realizujących w tym okresie inwestycje budowlane na rzecz generalnej dyrekcji. Można powiedzieć, że wtedy to by była konkluzja, która pokazuje pewną całą, kompleksową paletę tych uwarunkowań, w jakich znajduje się aktualnie rynek.

Przedostatnia uwaga. Na str. 100 jest mapa, z której trudno się zorientować, jakie inwestycje będą realizowane do 2015 r. i później – do 2020 r., uwzględniając tutaj jeszcze dwuletni okres rozliczenia do 2022 r. Nie wiadomo, jak należy rozumieć odcinki dróg, które są tam oznaczone jako szare – czy one będą, czy nie będą budowane w tym okresie? Można by tutaj mnożyć przykłady niektórych projektów: czy odcinka A1 Pyrzowice – Tuszyn, czy S17 Warszawa – Lublin, czy A4, S7 itd.

Musimy również oceniać wykonalność tego planu w kontekście wyzwań i zagrożeń, wynikających z dzisiejszej kondycji Krajowego Funduszu Drogowego. Na posiedzeniu Komisji, poświęconemu budżetowi, pani minister Patrycja Wolińska-Bartkiewicz – aczkolwiek z niechęcią – stwierdziła lakonicznie, że następuje w przyszłym roku skokowy wzrost zadłużenia KFD z 42 mld zł do 50 mld zł – po to, żeby obsłużyć zapadalność tych rat, które zapadają w roku przyszłym. Ustawa dopuściła rolowanie tego historycznego długu, a koszty obsługi, czyli koszty obsługi odsetek, przekraczają dzisiaj grubo 2 mld zł rocznie.

Konkluzja. Tutaj autorzy raportu stwierdzają już we wnioskach, na samym końcu, na str. 107, że aby w okresie 2014 – 2020 generalna dyrekcja osiągnęła lepsze rezultaty, to – i tu cytuję: „Konieczne jest myślenie o realizacji inwestycji jak o całościowym projekcie od momentu jego przygotowania, poprzez oddanie drogi aż po jej eksploatację". Myślę, że po prostu dojście do tak oczywistego wniosku – po dziesięciu latach realizacji intensywnego programu budowy inwestycji drogowych i przez taką skądinąd do dzisiaj poważaną firmę, jak PwC, która jeszcze jest wsparta autorytetem generalnej dyrekcji – to jest swoiste podsumowanie wartości tego raportu i wskazówka dla jego oceny.

Zresztą też jest dość groteskowo. Na końcu bowiem, na ostatniej stronie tego raportu, jest informacja o tym, iż raport „Budowa dróg w Polsce. Fakty i mity, doświadczenia i perspektywy" został opracowany, cytuję: „na zlecenie GDDKiA przez grupę ekspertów PwC na podstawie informacji, przekazanych przez GDDKiA, a także danych z ogólnodostępnych źródeł, np. GUS, Eurostat, ETO" etc. Cytuję dalej: „Informacja zawarta w raporcie nie powinna być wykorzystana do innych celów niż te, dla których raport został przygotowany". Tylko problem polega na tym, szanowni autorzy, żeście tych celów nie wskazali – ani we wstępie, ani w jakimkolwiek innym miejscu tego raportu.

A zatem pytanie jest takie – o jakie cele wam chodzi? Bo jeśli chodzi o to, że jest to ewentualne zastrzeżenie w stosunku do osób komentujących ten raport albo w sposób negatywny, albo z zastrzeżeniami – to ja to odbieram jako swego rodzaju, bym powiedział, groźbę w stosunku do tego, dla jakich celów to zostało przygotowane.

Tak że, reasumując, PwC stać na więcej. Wewnątrz Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości zastanowimy się po prostu, w jakim zakresie, w jakiej formie, jakiej treści – może z informacją również dla ministra transportu – zainicjować jakąś sygnalizację po to, aby po prostu tego rodzaju gnioty się nie pojawiały na posiedzeniach polskiego parlamentu. Mówiąc wprost – teksty niskiej jakości, kompromitujące firmę. Bo one by były dobre, gdyby były rozpatrywane w jakiejś republice bananowej, a nie w poważnym państwie. Dziękuję.

Przepraszam za tak ostrą ocenę na zakończenie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo, bardzo dziękuję. Więcej ufności, panie pośle. Ufności więcej, panie ministrze.

Do zabrania głosu zapisani są jeszcze: pan poseł Lamczyk, pan poseł Racki, pan poseł Abramowicz i pan poseł Wojtkiewicz. Czy ktoś jeszcze z państwa posłów chciał się dopisać do zabrania głosu? Pan poseł Rzońca. Czy jeszcze ktoś z państwa posłów? Nie ma. Pan poseł Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Zgłaszam posła Tchórzewskiego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan poseł Tchórzewski musi wyrazić wolę, w związku z tym...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Prosił o przekazanie, że jest na sali – tam spór dotyczy PKP. Upoważnił mnie do zgłoszenia. Nie może być w dwóch różnych miejscach.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem. Pozwolę sobie siebie zapisać na końcu. Zamykam listę. Pan poseł jeszcze? Dobrze. Pan poseł Materna. Zamykam listę posłów, którzy zgłosili się do zabrania głosu.

Bardzo proszę, pan poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Oczywiście, słuchając tego raportu – jak również wypowiedzi kolegów, posłów z opozycji – można pomyśleć, że nic się nie dzieje w Polsce. A dużo się zmienia. Drogi się budują. To jest prawdą.

Chciałbym wrócić jednak do targów drogowych (Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego, Kolejowego oraz Zarządzania Ruchem), które się odbyły tutaj, w Warszawie, i ubolewam, że zbyt wielu posłów nie było na tych targach. Ale na tych targach oprócz tego, że przedstawiały się firmy wykonawcze, to również pracowano. Pracowało ministerstwo, pracowała GDDKiA i również pracowały firmy wykonawcze.

Na targach wypracowano pewne zasady współpracy. Ale najważniejsze jest to, że w ostatnim dniu targów podpisano właśnie porozumienie o współpracy, o dialogu. Dobrze, że podpisano właśnie to porozumienie przed drugim rozdaniem środków unijnych. Pracowano również nad sprawami połączenia sieci drogowych szybkiego ruchu w Polsce.

Przyznano się do błędów. Przyznały się firmy wykonawcze, przyznała się GDDKiA, że współpraca nie była do końca w porządku, ale mówiono o dialogu. Mówiono o dialogu, co zostało bardzo dobrze odebrane i w mediach, i przez firmy wykonawcze.

Ja się dziwię przedstawicielom z ramienia firm wykonawczych, że właśnie takich merytorycznych spraw, które przedstawili dzisiaj – nie przedstawili właśnie na targach. Bo tam była okazja, żeby to wszystko przedstawić. Ale też dziękuję panom, że właśnie wystąpienia panów tutaj nie były polityczne, że to były wystąpienia merytoryczne; przynajmniej tych dwóch panów. Tak, że też myślę, iż właśnie na tych targach można było to wszystko przedstawić, bo naprawdę był tam czysty dialog na temat współpracy – z czego wszyscy bardzo się ucieszyli.

Mam pytanie do pana dyrektora Witeckiego na temat spraw sądowych, które teraz są prowadzone. Pojawiły się właśnie takie dane o wygranych sprawach. Ostatnio media doniosły, że w 75% GDDKiA wygrywa te sprawy. Czy to jest prawda? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła przewodniczącego Józefa Rackiego. Bardzo pana proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Dziękuję za ten raport, jak również za analizę budowy dróg w Polsce. Gratuluję odwagi dyrektorowi, że podjął się zlecenia oceny swojej firmy, mając na głowie w ciągu tych zaledwie paru lat aż tyle kontroli – 491 kontroli zewnętrznych. Ileś spraw w sądzie, ileś debat – na tej sali czy w innych salach. Wszyscy wylewaliśmy, co się dało, na głowę GDDKiA.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący…

Poseł Józef Racki (PSL):

Ten raport powstał...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, to tylko dlatego tak dobrze poszło, że każda kontrola, wchodząca do firmy, mówi „przyszliśmy panu pomóc".

Poseł Józef Racki (PSL):

Myślę, że akurat w tym wypadku generalna dyrekcja wyciągnęła wnioski z tego, co w tym czasie się działo, ponieważ wynika to z wygranych spraw. Jeżeli weźmiemy rok 2011, to jest 70% wartości. Rok 2012 – to już 90%. To jest *clou* całej sprawy. Dyrekcja ma dbać o środki publiczne, ale również dbać o firmy.

Tu padło pytanie, dlaczego GDDKiA – czytaj: minister – nie domyka istniejących, rozpoczętych prac. Tu, na tej sali, również my na posiedzeniu Komisji – ja też – mówiliśmy o tym, czy nie lepiej budować obwodnice, bo wtedy będzie większe zatrudnienie, zamiast domykać akurat na tym etapie istniejące, rozpoczęte drogi. Gdybym był w Warszawie, to też bym wolał, żeby droga z Gdańska do Czech była przejezdna, z Frankfurtu na Białoruś również żeby była przejezdna. Ale mieszkam również w takich miejscowościach, w których czterdziestotysięczny ruch trzeba wyprowadzić z zabudowań. Po to właśnie też były podjęte decyzje dotyczące obwodnic.

Myślę, że ten materiał na pewno tym z nas, którzy wczytają się w niego dokładnie – jak również przeanalizują raport, jak gdyby koreferat do tego raportu – będzie służył do wyciągnięcia wniosków na przyszłość.

Ale tu właśnie pokazuje się w tym raporcie, jakie korzyści przynosi budowa dróg. Nie ukrywam, że również z tych dobrodziejstw korzystam. Pamiętam, jak toczyliśmy bój w naszej Komisji o przejezdność dróg na mistrzostwa. Po co to wprowadzać? Ja opowiadałem o tym, że każdy inwestor – wójt, starosta czy marszałek – ruch uruchamia na drodze już w trakcie budowania. A myśmy tu się obawiali i ile mieliśmy zarzutów, że robimy przejezdność. Puściliśmy ruch na A2 i jeździmy do dnia dzisiejszego. Nic nikomu się nie stało. Droga pracuje na siebie. Myślę, że to podejście było trafne, było słuszne i właśnie takimi zadaniami powinniśmy się zajmować na posiedzeniach Komisji.

Cieszy mnie również to, że powstało laboratorium, jakże ważne, na które nawet ja nie zwracałem uwagi, przez tyle lat zajmując się sprawą budowy dróg. Po krótkim czasie, po dwóch latach, po roku, po trzech mieliśmy często koleiny, sięgające 10 cm. W tej chwili to laboratorium przyczyniło się zapewne do tego, że drogi są już trwalsze, już nie mają tych kolein.

Ale jednocześnie zwrócę uwagę – i na to zwrócił uwagę również raport – że niezbyt dokładnie są przygotowywane dokumentacje projektowe; szczególnie w zakresie geologii. Nie było takich sytuacji na autostradach i drogach szybkiego ruchu, jaka spotkała Warszawę; tu rzeczywiście geologia powiedziała „zrobiliście niedokładnie". Koszt budowy wzrósł. Myślę, że na to generalna dyrekcja zwróci uwagę, bo w tym raporcie to również jest napisane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Bardzo proszę pana posła Adama Abramowicza. Nie ma pana posła. Proszę pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Dziękuję panu przewodniczącemu, że dogadaliśmy się. Chcę z jednym zdaniem naprawdę się zgodzić...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jednym słowem mamy sukces, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Mamy pierwszy sukces. Drugi sukces – to chyba pan minister też ma sukces, bo powiedział, że musimy oszczędzać publiczne pieniądze. Tu się absolutnie zgadzam z panem ministrem. Gdyby ten raport wykazał rzeczywiście, że wszystkie działania generalnej dyrekcji były tak skrupulatnie podejmowane, że zaoszczędziliśmy pieniądze – to byłbym bardzo szczęśliwy i wszyscy mielibyśmy z tego tytułu satysfakcję. Ale przejdźmy do raportu.

Przede wszystkim oczekiwałem po tym raporcie, że będzie podany cel, jakiemu raport ma służyć. W ogóle nigdzie nie ma wzmianki na ten temat. W każdym opracowaniu rzeczoznawców jest również podany cel zlecenia. Jest podane zlecenie. Jakie tu było zlecenie? Czego miało dotyczyć? Jest, tak jak tutaj wcześniej powiedzieli panowie – beletrystyka. Jak popatrzyłem, to taka książeczka mogłaby funkcjonować, i nic poza tym.

No, ale przejdźmy do konkretów. W tym raporcie powinna być, po pierwsze, ocena – nie miałbym jakiejkolwiek pretensji, gdyby była przede wszystkim ocena projektów; projektów ocenionych również pod względem ekonomicznym. Jeśli wszystkie projekty byłyby zrobione rzetelnie i pokazano by, że wszystkie te projekty rzeczywiście są bardzo dobre – to idziemy dalej.

Dalej bardzo istotną sprawą w tym wszystkim jest koszt budowy. Ale żeby wykonać tę budowę, to trzeba również zrobić specyfikację – specyfikację na bardzo dobrym poziomie. Nie byle jak. Przynajmniej jedni inżynierowie i drugi zespół, żeby rzeczywiście bardzo dobrze określić specyfikację. Wtenczas nie nastąpiłaby sytuacja tego typu na styku wykonawcy i zleceniodawcy. Zaoszczędzilibyśmy wiele łez, trudu, jak również zaoszczędzilibyśmy pieniądze, wydane na różnego rodzaju kancelarie prawnicze. Tego absolutnie nie było.

Nie było również w tym raporcie odpowiedzi na pytanie, dlaczego firmy upadły. Tyle firm zostało zniszczonych. Zarobiły na tym przede wszystkim kancelarie prawne.

Nie było absolutnie żadnego odniesienia do sprawy raportu NIK. Przecież ten raport NIK coś też przedstawiał. Albo dobrze zrobił, albo źle. Wypowiedział się bardzo krytycznie odnośnie do wszystkich procesów związanych z budową autostrad.

Wydaje mi się, że jeżeli w generalnej dyrekcji byłoby nad projektami i nadzorem więcej nie prawników, a inżynierów – to sytuacja wyglądałaby zupełnie inaczej. Bo u inżynierów 2 razy 2 równa się zawsze 4, a nie jak u politologów lub prawników, że może być 6, 7, 8 itd. Z tego tytułu uważam, że zostało tutaj w jakimś stopniu to wszystko przeszacowane.

W związku z tym pytam, ile kancelarie prawne wzięły już pieniędzy? Ile kosztowało również to opracowanie, które tu mamy przed sobą? Tę beletrystykę przeczytaliśmy. Dlaczego nie jest podane również, jaki był cel zlecenia?

Wygrane sprawy. Oczywiście, można wygrać sprawę. Tylko proszę zwrócić uwagę, dlaczego do tej pory za wykonane roboty nie zostały zapłacone pieniądze podwykonawcom. Część pieniędzy – np. w części Małopolski – została wypłacona, natomiast w części Podkarpacia dalej są sytuacje bardzo drastyczne; tam ludzie dzisiaj nawet nie składają rachunków, faktur – dlatego, że nie mają pieniędzy na zapłacenie od razu podatków od faktury. To jest w tym wszystkim tragedia, panowie.

Jeżeli chodzi o jakość autostrad. Pierwszy przykład: droga Kraków-Tarnów, którą jeżdżę dwa razy w tygodniu. Pierwszy zjazd – Szarów. Po prostu jedziemy jak po grudzie. Nie wiem, kto to odbierał. Dalej, zaraz przed Szarowem od Krakowa – wmawiacie, że tam miały powstać jakieś bramki na opłaty. Po prostu to jest tragedia, to co tam się dzieje na tej autostradzie. W tej chwili jest ograniczenie prędkości. Kto to odbierał? Kto robił?

Jeszcze na koniec, panie ministrze – mam kontakty w Niemczech…

Już kończę. Przepraszam bardzo, ale to jest bardzo istotna sprawa.

Głos z sali:

Miało być jedno zdanie.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Jeszcze dokończę tę sprawę, bo myślę, że dosyć krótko mówię. Chciałbym, żebyście wysłuchali. Koszt budowy autostrad w Niemczech. Mój kolega, który jest landratem, czyli starostą i jest wysoko postawiony w rządzącej partii CDU, powiedział, że przyjeżdża już od piętnastu lat do Polski. Pierwsze zarzuty, o których powiedział – jak wy potraficie trwonić pieniądze. I dał przykład właśnie, panie ministrze, tych osłon akustycznych. 5 metrów skarpy i jeszcze 3 metry osłony akustycznej. Zwierzyna.

Trzy ronda przy zjeździe do Tarnowa. Po prostu można dostać całkowicie...

Głos z sali:

Może potrzebne?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zamiast trzech można było zbudować jedno duże.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Niestety, ale żeby trzy ronda w jednym miejscu budować, jedno obok drugiego – to świadczy o tym, jakie są te projekty. Dziękuję bardzo.

Głos z sali:

Daj Boże, żeby było jedno duże.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Myślę, że finał powinien się znaleźć w prokuraturze.

Głos z sali:

O, no tak.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Głupota ma naprawdę dużą...

Głos z sali:

Przyszłość.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Tak – i głośno wychodzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle. Apeluję, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Skończyłem już. Dziękuję bardzo. Czekam na odpowiedź.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Rzońcę. Proszę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący. Krótko. Dokument ma bez wątpienia wartość publicystyczną. Nawet bym powiedział – estetyczną, ponieważ ta publicystyka jest całkiem zgrabnie przedstawiona. Ale to jest publicystyka – przedstawiona w sposób opisowy, estetyczny. Nawet jest innowacyjna w jakiejś mierze – co widać, proszę państwa, chociażby czytając o pierwszym dylemacie.

A pierwszy dylemat, który został sformułowany w tym dokumencie, brzmi tak: „Jak wykorzystując środki unijne rozwinąć infrastrukturę drogową i jednocześnie wesprzeć rozwój gospodarczy kraju?" Na ten dylemat pada przedziwna odpowiedź. Odpowiedź nie na temat. Szkoda czasu, żebym to czytał. Powiem tylko tyle, że mówi się tutaj o cenie budowy kilometra autostrady, mówi się o liberalizacji rynku. W tym dokumencie i przy tym dylemacie jest mowa, tutaj zacytuję „W efekcie udało się zbudować konkurencyjny rynek, na którym rozwinęły się polskie firmy budowlane, mające obecnie konkurować nie tylko na rynku lokalnym". No, to jest lekka kpina, jak na taką firmę doradczą jak PwC, jeśli w ten sposób napisała o tym, że będziemy poprzez te wielkie pieniądze unijne budować firmy, które będą konkurować przy budowie dróg gminnych. To jest, moim zdaniem, pewien żart, który się tutaj pojawił w tym dokumencie.

Podobnie jest w odpowiedzi na ten dylemat – to jest, żeby była jasność, dylemat 1 ze str. 4 – a mianowicie jest odpowiedź, dotycząca liberalnych warunków w postępowaniu konkursowym. No i co nam z tego podejścia liberalnego wyszło? Otóż, pojawiły się firmy, dopuszczone do udziału w przetargach na budowę autostrad, które się tam nawet nie powinny pojawić – jako firmy bez własnych zdolności inwestycyjnych, organizacyjnych czy technicznych. Dlatego mieliśmy ogromny problem. Ja już nie będę mówił o tym, że dopuszczenie do takiego liberalizmu spowodowało ogromny transfer pieniędzy poza Polskę, na czym oczywiście ucierpiał nasz rynek budowlany.

Cóż, myślę, że to jest raport, który można określić jako taki raport *made in Poland*. Raport zrobiony po prostu na użytek GDDKiA, pod którym się *de facto* nikt z nazwiska nie podpisał – poza tym małym skrótem PwC. To jest raport, który praktycznie nie odsłania prawdziwych zamiarów, intencji, a nawet chęci i rzeczywistych dokonań GDDKiA. Nie odsłania. On tylko opisuje to, co zamawiający sobie zamówił. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie ministrowie, panie i panowie posłowie. Przyglądam się reakcji strony rządowej, reakcji GDDKiA. Nie mogę pogratulować wam dobrego humoru. Nie mogę wam tego pogratulować. Macie świetną zabawę, panowie. Mam nadzieję, że...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, panie przewodniczący. Bardzo proszę – do rzeczy. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, ale to jest rzecz najważniejsza. Mam nadzieję, że to zachowanie strony rządowej i generalnej dyrekcji jest zarejestrowane tutaj na sejmowych nośnikach. Będzie mógł to zobaczyć zwłaszcza każdy z tych przedsiębiorców, każdy z pracowników firm, które upadły przy budowie polskich autostrad, dróg, dróg ekspresowych oraz przy przebudowie i modernizacji.

Bo to, że w trakcie realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych w jednym i drugim cyklu upadły setki, jak nie tysiące małych, średnich i dużych firm – to jest fakt autentyczny. To, że za tym bankructwem poszła utrata kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy – to jest fakt autentyczny. Mogę powiedzieć – wstrzymalibyście się od śmiechu i od dobrego nastroju, kiedy dzisiaj mówimy o tym, co jest przyczyną tego stanu rzeczy. To jedna sekwencja.

Pan minister transportu w swoim słowie wstępnym odniósł się do pewnej kwestii. Nie wiem, czy dobrze zrozumiałem, ale myślę, że właściwie zinterpretowałem wypowiedź pana ministra. Oto wobec pojawiających się, szkalujących materiałów, nieprawdziwych, generowanych przez wszelkiej maści lobbystów, ludzi nieprzychylnych GDDKiA i obecnemu rządowi – być może miał pan na myśli również opozycję... No, to jeżeli miał pan na myśli opozycję, to też i materiałów, generowanych przez opozycję. W związku z tym przygotowano raport PricewaterhouseCoopers, który podaje prawdziwe, czy inaczej: daje prawdziwy obraz i oblicze działalności inwestycyjnej rządu przy wykorzystaniu instrumentu inwestora zastępczego, jakim jest GDDKiA.

Zastanawiam się i zadaję sobie pytanie – ile kosztował ten raport? Za czyje pieniądze żeście go zrealizowali? Bo to, że raport odnosi się tylko i wyłącznie do materiałów, które GDDKiA przekazała firmie PricewaterhouseCoopers – to jest napisane w tym raporcie. Dzisiaj nie będę zadawał pytań dotyczących przygotowania tego raportu – bo myślę, że to m.in. problem pewnej żenady i wstydu spowodował, że autorów tego raportu nie ma na tym posiedzeniu. Zazwyczaj jest tak, że audytor, twórca jakiegoś opracowania, broni swojego opracowania na takich posiedzeniach i przed takim gremium, jak dzisiejsze. Dzisiaj ta szanująca się firma, która swoim autorytetem podpiera inwestora zastępczego, jakim jest GDDKiA – a jednocześnie daje pewien placet moralno-merytoryczny ministerstwu transportu – dzisiaj ta firma nie jest przez nikogo reprezentowana. Podejrzewam, że przede wszystkim obawa o kompromitację firmy spowodowała nieobecność autorów tego raportu.

Ale kiedy słyszymy, że raport to jest antidotum na wszelkiego rodzaju ataki, to wyobraziłem sobie, że tak jest poczytywany artykuł Reuters'a, tak poczytywany jest list sześciu państw sygnowany przez sześciu ambasadorów państw europejskich, tak poczytywane są inne publikacje, publikacje branżowe – to ja muszę państwa rozczarować. Bo oto w raporcie NIK również znajdują się takie bardzo negatywne oceny, jak chociażby w przywołanych przeze mnie materiałach.

To w raporcie NIK, który dotyczy wykonywania przez GDDKiA obowiązków inwestora przy realizacji inwestycji drogowych, możemy przeczytać – jeżeli panowie nie czytaliście, to posłuchajcie. Możemy przeczytać, że GDDKiA przygotowała, zgodnie z rządowymi Programami Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 oraz 2011- 2015...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, przepraszam. Naprawdę czytaliśmy.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

…roczne plany wydatków majątkowych. W planach tych uwzględniono wszystkie inwestycje ujęte w programach I i II; w Programach Budowy Dróg Krajowych i Autostrad. Plany te nie były jednak w pełni wykonane i w konsekwencji, w trakcie roku, były wielokrotnie aktualizowane.

Punkt drugi podsumowania: „GDDKiA rzetelnie wykonywała zadania dotyczące pozyskiwania środków finansowych na realizację inwestycji drogowych. W latach 2008 – 2012 podpisała 30 umów o dofinansowaniu”. Skracam: „W wyniku ich realizacji w latach 2008 – 2012 uzyskano refundację wydatków na inwestycje drogowe w łącznej kwocie 19,296 mld zł. Ustalono jednak, że środki unijne przyznane na podstawie w/w 38 umów o dofinansowanie zostały zmniejszone w wyniku realizowania inwestycji z naruszeniem wymogów określonych w umowach o dofinansowanie. Wskutek tych nieprawidłowości GDDKiA zwróciła w kontrolowanym okresie 0,5 mld zł”. To w zaokrągleniu. Dokładnie – 464,6 mln zł.

„Skuteczność realizacji przygotowania inwestycji drogowych obniżona była w niektórych przypadkach wskutek nieprawidłowego sporządzania wniosków o wydanie zezwoleń na realizację inwestycji drogowych, a także wskutek nieterminowego przekazania części terenów niezbędnych do realizacji inwestycji. Przy dokonywaniu zamówień publicznych występowały jednak przypadki działań niezgodnych z ustawą Prawo zamówień publicznych, świadczące o występowaniu korupcjogennej dowolności postępowania, takie jak: zawarcie kontraktu na budowę drogi bez zabezpieczenia środków na jego realizację; nierzetelne sprawowanie w toku trzech postępowań przetargowych – trzy oferty zawierały rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia; nierzetelne oszacowanie wartości przedmiotu zamówienia. Wprowadzając dodatkowe zapisy do zawieranych umów GDDKiA ograniczała rolę inżynierowi kontraktu do roli inspektora nadzoru inwestorskiego. Szczególnie istotne ograniczenia niezależności polegały na uniemożliwieniu inżynierowi zajęcia stanowiska odmiennego od stanowiska GDDKiA.

W ocenie NIK, powyższe ograniczenia eliminowały możliwość zapobiegania sporom na drodze porozumienia stron przed uruchomieniem procedur, dotyczących rozstrzygania sporów. Konsekwencją tego stanu były także długotrwałe postępowania sądowe o rozstrzygnięcie spraw spornych. Nie zastosowano odpowiednich zabezpieczeń przed niewywiązywaniem się wykonawców ze zobowiązań płatniczych wobec podwykonawców, a także zabezpieczenie należytego wykonania umowy ustalono na poziomie 5% ceny całkowitej podanej w ofercie przy możliwych 10%. Nadzór funkcjonalny, instytucjonalny nad realizacją inwestycji drogowej nie zawsze był skuteczny.

Obecny model zarządzania projektami, polegającymi na budowie dróg, w tym pełnienie nadzoru nad realizacją robót, jest mało efektywny, ponieważ niedostatecznie zabezpiecza interesy GDDKiA, nie eliminuje ryzyka poniesienia straty przez jedną ze stron kontraktu w wyniku zmiany cen w czasie trwania realizacji projektu, a także nie uwzględnia potrzeby, by przy realizacji tych projektów funkcjonował niezależny fachowiec, który będąc autorytetem uznanym przez obie strony kontraktu budowlanego, mógłby przedstawić im swoje opinie w kontrowersyjnych kwestiach, co pozwoliłoby zapobiec wielu sporom, które występują pomiędzy stronami w obecnym modelu zarządzania”.

Zasady te powinny wyeliminować występujące w dotychczasowej praktyce przypadki wybierania jako najkorzystniejszych ofert wykonawców znajdujących się w złej sytuacji finansowej – ta część raportu dotyczy wyboru wykonawcy. „Konsekwencją wyboru takich firm było wydłużanie czasu realizacji budowy, jej przerywanie, konieczność wyłaniania nowego wykonawcy, a także pokrywania przez GDDKiA zobowiązań wykonawcy wobec

podwykonawców. Problemem w wyborze ofert jest również brak jednoznacznej definicji rażąco niskiej ceny”.

Pod adresem ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej NIK kieruje takie słowa – nawołuje o podjęcie działań przy udziale generalnej dyrekcji, mających na celu przygotowanie nowego modelu. Powtarzam – nowego modelu zarządzania projektami, realizowanymi przez GDDKiA w zakresie budowy dróg publicznych, który usprawniłby proces inwestycyjny w sposób uwzględniający zarówno interesy inwestora, jak też wykonawców.

Ponadto, mając na uwadze wyniki kontroli wskazujące w szczególności na korupcjogenną...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący. Naprawdę, bardzo pana proszę...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

…dowolność postępowania. Proszę państwa, ten raport NIK jest miażdżący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wszyscy dostali ten raport, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

To dlaczego rozmawiamy o raporcie PricewaterhouseCoopers, skoro raport NIK...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ale prosimy o...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

…skoro raport NIK jest raportem wiarygodnym. Natomiast raport, który został nam przedstawiony, zaprezentowany i jest dzisiaj omawiany, powstał na bazie materiałów, dostarczonych przez badanego. Audytor przygotował raport na podstawie materiałów, przesłanych przez badanego.

Dlatego odwołuję się do raportu kontroli państwowej, bo ta jest miarodajna. Z tego raportu powinniśmy wyciągać wnioski i ten raport powinien być podstawą do formułowania projektów zmian w zakresie przygotowania realizacji inwestycji drogowych przez zamawiającego.

Zapomnieliście państwo, przekazując informacje firmie przygotowującej raport, przekazać informacje, dotyczące chociażby firm, które stoją na krawędzi bankructwa. Dwa przykłady. S5 – 126 firm, niewypłaconych 40 mln zł. Kilka czy kilkanaście tysięcy zagrożonych miejsc pracy. S16 – 50 podwykonawców, 8 mln zł niezapłaconych należności. Dlaczego nie mówicie państwo o tych problemach, które toczą rynek wykonawców inwestycji drogowych w Polsce? Zapomnieliście państwo przekazać informację o upadłości setek firm. Być może, gdyby ta informacja została przekazana firmie przygotowującej raport, to on wyglądałby zupełnie inaczej.

Ciekawą kwestią, którą znalazłem w raporcie, jest tzw. optymalizacja projektu inwestycji, czyli pewnego rodzaju zmiana w stosunku do pierwotnego modelu „Projektuj i buduj”. Teraz mówi się o systemie „Optymalizuj i buduj”. Dlaczego autor raportu nie napisał o tym, że w systemie „Optymalizuj i buduj” wykonawcy dostarczane są dokumenty, które zalegają na półkach? Czyli jest dostarczana dokumentacja inwestycji, często przeterminowana, która jest przyjmowana przez wykonawcę, praktycznie rzecz biorąc, bez żadnego stanowiska zamawiającego. Bez informacji, w jakim stosunku do tej dokumentacji i jakie ma przyjąć stanowisko – czy ma zaakceptować tę dokumentację, czy ma tę dokumentację przebudować, przetworzyć? Czy ta dokumentacja jest zweryfikowana?

Jest to kolejny model, który jest pochodną systemu „Projektuj i buduj”, który rozłożył wiele inwestycji i doprowadził do tego, że wiele inwestycji było zbyt drogich, źle przygotowanych, a kosztorysy inwestorskie były niesprawdzone.

Raport mówi o oszczędnościach na budowie dróg. W związku tym mam pytanie – już nie do twórców tego raportu, bo ich tutaj nie ma. Oni się zapewne wstydzą tego, że zostali wykorzystani do tego, aby przykryć raport NIK, tak negatywny i dla inwestora zastępczego, jak dla samego zleceniodawcy, czyli ministra transportu polskiego rządu.

W jaki sposób ustala się budżet inwestycji? Jak państwo weryfikujecie koszty przygotowania tychże inwestycji? Kto i w jaki sposób sprawdza dokumentację techniczną? Kto sprawdza kosztorysy inwestorskie? Kto sprawdza i w jaki sposób weryfikuje, czy zaproponowane rozwiązania techniczno-technologiczne są najkorzystniejsze z punktu widzenia zamawiającego?

W jaki sposób analizuje się koszty przedsięwzięcia, skoro docierają do nas informacje, że często wybrany inżynier kontraktu ma kilka dni na weryfikację dokumentacji, która jest przywożona do jego siedziby samochodem półciężarowym? Takie przypadki mają miejsce. To jest, praktycznie rzecz biorąc, normalna procedura – i w chwili obecnej, i w poprzednich latach. Dlaczego na odpowiednim etapie projektowania nie jest wyłaniany inżynier kontraktu, który zweryfikuje kosztorysy inwestorskie? Inżynier, który zweryfikuje przede wszystkim dokumentację techniczną, na podstawie której te kosztorysy inwestorskie są przygotowywane. Jak GDDKiA jest przygotowana do oceny kosztów tej inwestycji? Czy GDDKiA radzi sobie z tym problemem? Bo wszystko wskazuje na to, że nie.

Co to znaczy, ze budowa autostrad w Polsce mieści się w średnich granicach europejskich? Czy to jest koszt realizacji inwestycji wraz z wykupem gruntu? Czy to jest koszt realizacji inwestycji wraz z dokumentacją techniczną? W jakiej technologii? Kto i jakie odcinki autostrad porównywał? Czy to jest koszt realizacji inwestycji z zapasem dla powstania kolejnych jezdni, czyli ośmiu metrów bieżących nasypu...

Ośmiu metrów – tak, panie dyrektorze, niech pan nie patrzy ze zdziwieniem. 4 plus 4 to jest 8 metrów nasypu rezerwy dla kolejnych pasów ruchu. Czy ktoś zbadał zasadność tego typu projektowania realizacji inwestycji z takimi olbrzymimi rezerwami?

W jaki sposób wyceniacie, badacie koszt realizacji inwestycji? Proszę o precyzyjną odpowiedź. Nie będę wykorzystywał formuły zapytania poselskiego, dlatego zwracam się na posiedzeniu Komisji o pisemną odpowiedź i wyjaśnienie, ile dokładnie zamawiający zapłacił za raport, który dzisiaj jest omawiany na posiedzeniu Komisji. Ile pieniędzy firma, przygotowująca raport, zainkasowała lub zainkasuje za przygotowanie tego raportu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. W swoim słowie wstępnym pan minister stwierdził, że raport jakby został przygotowany w odpowiedzi na opinie, które szkalują dyrekcję generalną i ministerstwo w zakresie stawianych wątpliwości co do jakości pracy.

Otóż, najważniejszymi dokumentami, które powodują, że mamy uwagi i bacznie się przyglądamy temu, co się ostatnio dzieje w ministerstwie, są dwa raporty. Jeden, dotyczący systemu viaToll, a drugi – dotyczący właśnie pracy GDDKiA, wykonany przez NIK. Więc jeżeli panu ministrowi tak o to chodzi, to proszę, żeby pan minister zapytał prezesa i inspektorów NIK, dlaczego szkalują pana i pana resort – bo w tych dokumentach padają najcięższe oskarżenia, oskarżenia najwyższego kalibru.

Więc jeżeli tak się do tego podchodzi, no to są to – dla nas, jako dla posłów – główne dokumenty. Stoimy na stanowisku, że to jest jedyny organ, który właściwie ma prawo głęboko kontrolować rząd. Bo to nie posłowie; my nie mamy żadnych narzędzi, żeby wysłać inspektorów kontroli do ministerstwa i żeby odpowiedzieli na nasze pytania. Tylko właśnie dla potrzeb Sejmu działa NIK. NIK stawia konkretne pytania i ma konkretne wątpliwości – i postawił. My się kierujemy opiniami, które funkcjonują na rynku, ale najbardziej i najostrzej podchodzimy do tego, co nam przynosi nasz organ parlamentu – Najwyższa Izba Kontroli.

Ubolewamy, że pan minister tak bagatelizuje to i stosuje określenia, że NIK pana szkaluje. To jest po prostu odniesienie się do tego, że jak jakiś tam człowiek na rynku powie, to na pewno nie jest godzien tego, żeby pan minister się do niego odnosił. To są najważniejsze dokumenty, które pana szkalują.

Więc chciałbym też, panie przewodniczący, w związku z nieobecnością, co jest szokujące, autorów raportu na dzisiejszym posiedzeniu – albo nie ujawnili swojej obecności

– zadać pytania autorom raportu, kierując je do firmy PricewaterhouseCoopers. Firmie, która przygotowała ten raport i osobom, które przygotowały te raporty, chcę zadać konkretne pytania. W związku z tym, że ich nie ma, proszę o odpowiedź na te pytania na piśmie.

Jaki dostęp mieli pracownicy PricewaterhouseCoopers, przygotowując tak ważny raport, do materiałów i dokumentacji GDDKiA? Ile czasu spędzili na analizie dokumentów pierwotnych dla GDDKiA oraz w jej oddziałach, żeby sprawdzić wiarygodność danych? Czy badali dokumenty oraz korespondencję z wykonawcami przetargów?

Czy analizowali przyczynę interwencji sześciu ambasadorów o bagatelną kwotę 10 mld zł? Czy badali zasadność tej interwencji i możliwość poniesienia z tego tytułu dużych strat przez Skarb Państwa? Bo ten temat jest właściwie najważniejszy dla oceny końcowej takiego raportu.

Czy analizowali skuteczność pracy inżynierów kontraktu oraz czy analizowali jakość wykonywania pracy i wywiązywania się z roli inwestora w zakresie nadzoru inwestorskiego, wynikającego z wielkości kwot kontraktowych? Jaki był system ustalonych zasad – czy kontrolowali, czy sprawdzali – jaki był system ustalonych zasad przetargów? Jaki był – i czy był właściwy – tryb przygotowania i zatwierdzania specyfikacji przetargowych?

Czy sprawdzono – i czy była właściwa – jakość zastosowanych elementów i materiałów, aby nie wystąpiły problemy z certyfikacjami itd., podobnie jak wystąpiły przy realizacji innej inwestycji, czyli viaTollu?

Kto – i czy właściwie – przygotowywał kontrakty? Czy kontrolowali i sprawdzali, kto – i czy właściwie – przygotowywał kosztorysy inwestorskie i czy wsady do tych kosztorysów były właściwe? Czy sprawdzano, jaką bazą cen dysponuje GDDKiA i czy ta baza jest właściwa? Kto dla tych panów – którzy kontrolowali w imieniu PricewaterhouseCoopers i zbierali materiały do tego raportu – kto dla nich przygotowywał bazę danych i bazę do porównań, których dokonywali potem w raporcie?

Czy analizowali, dlaczego – mimo 37 spotkań zespołów roboczych – nie uzgodniono przez tyle lat ramowej umowy realizacyjnej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Pan poseł Materna. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, mam jedno pytanie – w jaki sposób GDDKiA zamierza przeciwdziałać negatywnym sytuacjom i kryzysowi budownictwa drogowego w nowej perspektywie, mając doświadczenie nieudanej perspektywy 2007- 2013? Kilka słów uzasadnienia.

We wrześniu 2007 r. Rada Ministrów przyjęła Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, na Euro 2012. Co potem było? Nowy rząd przez dwa lata nic nie zrobił. No, może poza jednym – dodał do 3 tys. dróg kolejny tysiąc, czyli było w sumie prawie 4 tys. km. Dwa lata zmarnowane. A wiemy dzisiaj wszyscy, że 100 miejsc w budownictwie generuje prawie 300 do 400 miejsc pracy. Był w tym czasie kryzys. Kryzys europejski, światowy, kiedy można było, mając pieniądze unijne, wykorzystać je i zmniejszyć po prostu bezrobocie. Nie zrobiono tego. Przez dwa lata nic nie zrobiono. Rozpoczęto dopiero z końcem 2009 r.

Jaki mamy dzisiaj stan? A1 – niezakończona. A2 – niezakończona. A4 – nie zakończona. S3 miała być od Szczecina do Lubawki, a jest jedynie tylko od Szczecina do Gorzowa Wielkopolskiego, Międzyrzecz-Sulechów, a w przyszłym roku zostanie oddany odcinek Gorzów Wielkopolski-Międzyrzecz.

Myślałem, że rząd wyciągnie wnioski na tę nową perspektywę, co zresztą obiecał. 4 czerwca przyjął nowy załącznik nr 5 – i dodał ponad 35 mld zł. No i rozpoczęły się przetargi, m.in. na S3 Sulechów-Nowe Miasteczko; jest w fazie końcowej. Dalej – Nowe Miasteczko-Legnica. Toczą się przetargi; 23-30 sierpnia rozpoczęły się przetargi. Ale dalej jest odcinek Legnica-Lubawka. Niestety, znów rząd zaczyna kombinować. A obiecał w maju pan minister i premier Donald Tusk, że będzie to robione i dokończone, że dokończymy te rozpoczęte drogi. No i co? Nie ma. No bo powodem oczywiście jest niska częstotliwość

przejazdu, no bo Czesi nie chcą. A Czesi, tak jak zawsze, mówili swoje – że oni chcą. Mamy wiele dowodów na to; zresztą było to poruszane na posiedzeniach Komisji.

Uważam, że znów zaczyna się kombinować. Jeżeli mówimy o racjonalnym wykorzystaniu środków, to projekt techniczny na odcinek Legnica-Lubawka... Po prostu wszystko idzie na marne, wszystko idzie gdzieś tam – w odległą perspektywę. Mówi się, że może będą środki z „Łącząc Europę", może w 2018 r., może gdzieś tam w 2022 r. Tak po prostu być nie może. Znów będziemy mieli drogę ze Szczecina do Legnicy, dalej – do Goerlitz i na Drezno, wspierając, oczywiście, Niemcy, i dalej – na Pragę i na Bałkany. No ludzie, tak być nie może.

Dlatego pytam – jak to jest z tym ogłoszeniem? Jeżeli uda nam się w tym roku rozpocząć przetarg Legnica-Lubawka, to mamy po prostu szansę pod koniec 2016 r. jechać prawie do Czech dobrą drogą. A Czesi na pewno przystąpią wtedy do realizacji swojej części; na razie, jak słyszymy, odkładają odcinek 20 km na lata 2015. A ten dalszy odcinek, 40 km, to mówi się, że jest w stadium studium – i jeżeli my przyspieszymy, to na pewno Czesi to zrobią, bo mają tylko 60 km, a my mamy 200 km. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pozwólcie państwo, że sobie udzielę jeszcze głosu. Postaram się mówić krótko. Otóż, chciałem dołączyć do wypowiedzi pana przewodniczącego Rackiego, pana posła Lamczyka. Ten raport ma swoją wartość. Ma. Tylko trzeba było rzeczywiście wnikliwie zapoznać się z nim i wykazać trochę dobrej woli, żeby wydobyć w dzisiejszej dyskusji – bo była szansa – wydobyć to, co jest do poprawienia; nawet nie zgadzając się z tym raportem. Niestety, dzisiejsza dyskusja tego nie uczyniła.

Rozumiem, że państwo posłowie mają prawo także do wypowiedzi o zabarwieniu politycznym. Ale kieruję teraz słowa zdziwienia do ekspertów z Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa. Otóż, jeżeli pan przypomniał moją wypowiedź sprzed 10 lat, to ja chcę powiedzieć, że ona dotyczyła innego kontekstu. To pytanie było postawione w kontekście, ile kilometrów autostrad wybudowała w ciągu swojego bytu Agencja Budowy i Eksploatacji. My wiemy tutaj wszyscy, że praktycznie zero. Kilkanaście kilometrów. 17 km. W związku z tym to pytanie wtedy było zasadne. Ale ono nie ma nic wspólnego z dzisiejszą sytuacją.

Jeżeli dzisiaj państwo udowadnialiście, że ten raport nie odzwierciedla faktów, to ja się pytam – te ponad 1500 km autostrad to co to jest? Ja panu nie przeszkadzałem. Proszę wykazać cierpliwość. Teraz jeszcze...

Ekspert PZPB Jarosław Duszewski:

Nie chodziło o pana czy kontekst, ale o firmę. O PwC.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ja panu nie przeszkadzałem.

Teraz jeszcze jeden wątek. Stawianie tez, że raport dokonuje manipulacji, używanie bardzo ostrych, nieadekwatnych do tego raportu słów, po prostu jest nieuprawnione. Bo jeżeli pan w swojej wypowiedzi sugeruje czy używa argumentu, że te ekrany... My wiemy, dlaczego są te ekrany, my wiemy, za których rządów te normy były przyjęte. Jeżeli te ekrany stawiamy koło cmentarzy, to złośliwie można panu odpowiedzieć – tak, bo cisza na cmentarzach jest pozorna. Można panu tak odpowiedzieć na tak stawiane tezy – i na takie argumenty.

W związku z tym ubolewam, że zabrakło merytorycznej, rzeczowej dyskusji. Jeżeli państwo dzisiaj staraliście się wykazać, że jesteście ewidentnie po stronie wykonawców, to ja chcę państwu powiedzieć, że ja przez 25 lat byłem po stronie wykonawców. Kierowałem dużą firmą, budującą drogi. Ja państwu chcę powiedzieć, że to nie jest w kategoriach zerojedynkowych. Doskonale wiecie panowie, jeżeli ubolewacie, że to jest źle w formule „Projektuj i buduj", że to jest w ogóle nie do przyjęcia – to ja chcę powiedzieć: wszystko jest do przyjęcia, tylko że trzeba właściwie wycenić ryzyka. Wycenić wartość tych ryzyk, za które trzeba wziąć pieniądze; albo inaczej – za które zamawiający musi zapłacić. Ale tego nie zrobi zamawiający. To musi wykonać oferent.

Panowie, teraz ja celowo przejaskrawiam; zdaję sobie z tego sprawę, że są obszary, które muszą być domówione, głęboko przeanalizowane i musi być osiągnięte w tej kwe-

stii porozumienie pomiędzy zamawiającym i wykonawcami. Ale to jest istota rzeczy. To jest dobra wola składającego ofertę. To on sobie zdaje sprawę z tego, co ma zrobić za te pieniądze w określonym czasie. To on oferuje: ja to zrobię za te pieniądze w określonym czasie. W związku z tym więcej obiektywizmu, jeżeli rozmawiamy o poważnym problemie – bo my taki problem mamy.

Jeszcze jedno. Jeżeli tak podkreślacie państwo, że tyle firm zbankrutowało, no to jest pytanie także w drugą stronę. Nie mówię, że zamawiający nie powinien z troską podejść do sprawy, ale podchodzi. Bo byłem, brałem udział w tych spotkaniach z podwykonawcami. Co generalni wykonawcy robili z podwykonawcami, dostawcami towarów, usług, materiałów? Panowie – więcej obiektywizmu. A wtedy rzeczywiście po dyskusji – także na dzisiejszej Komisji – wypracujemy formułę, usuniemy błędy na perspektywę 2014 – 2020. Byłem przekonany, że taki cel przyświeca dzisiejszemu posiedzeniu.

Wyszedłbym dzisiaj naprawdę niespełniony, gdybym nie powiedział jednego słowa głośno do pani poseł Paluch jako do geodety. Zapewniam panią, że zdarzało się, iż w oparciu o przygotowane mapy geodezyjne też wykonawca dawał, przepraszam, pleców.

Dziękuję serdecznie. Udzielam głosu panu ministrowi.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Nie rozumiem. Panie przewodniczący, nie wiem, dlaczego tę strzelistą wypowiedź akurat do mnie pan kieruje.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

No, bo pani podkreślała, że właśnie geodeta ma udział w przygotowywaniu. Przez sympatię zresztą, tak.

Bardzo proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Proszę o odniesienie się do tych kwestii.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, bardzo krótko, bo rzeczywiście posiedzenie Komisji trwa już bardzo długo. W zasadzie pan przewodniczący w swoim głosie podsumowującym powiedział wszystko to, co w sumie ja chciałem powiedzieć.

Więc żałuję, że zmarnowana została okazja do jakiejś poważnej rozmowy na temat oceny dotychczasowej perspektywy myślenia o wychodzeniu naprzeciw oczekiwaniom wykonawców, a jednocześnie pilnowania interesu publicznego w nowej perspektywie. To jest to, co staramy się robić – i co też pokazujemy tym raportem. Jeżeli stawiane jest pytanie, po co ten raport został przygotowany, to powiem, że aż mi jest zupełnie głupio, że trzeba posłom udzielać odpowiedzi na tak postawione pytanie.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Posłowie są głupi.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Autocenzura czy autoocena, panie pośle, no powiedziałbym – *chapeau bas*.

Chcę powiedzieć, że żałuję, iż nie wykorzystaliśmy tej okazji do rozmowy. Ja konsekwentnie chcę też zapewnić – przynajmniej tych posłów, którzy są nastawieni raczej na dialog, na słuchanie i na współpracę – że będziemy dokładali dalej wszelkich starań, żeby z branżą budowlaną szukać rozwiązań. Niekoniecznie z zaangażowanymi lobbystami, ale w takim bezpośrednim dialogu z firmami budowlanymi będziemy szukać najlepszych rozwiązań na przyszłość. Uważam, że w tym dialogu jesteśmy bardzo zaawansowani i udaje nam się wypracowywać takie rozwiązania, które przez branżę budowlaną są przyjmowane z dużą satysfakcją i są uznawane również za istotne osiągnięcia branży.

Osobiście spotykałem się przy różnych okazjach i rozmawiałem z firmami budowlanymi – doceniają te wysiłki, które robimy, aby wychodzić im naprzeciw. Ale dialog nie oznacza ustępstw wyłącznie z jednej strony. To jest gotowość do pełnego profesjonalizmu i zaangażowanie w kontraktach drogowych, i uczciwość, i rzetelność ze strony firm budowlanych. A z tym bywa różnie.

Jeżeli pan poseł Adamczyk apeluje czy podnosi problem zbankrutowanych firm, mających dzisiaj duże problemy finansowe na niektórych kontraktach drogowych, to jest najlepszy moment, żeby skorzystać z okazji i zapytać tych, którzy doprowadzili do takiego

stanu rzeczy na tych kontraktach drogowych. Dzisiaj stroją się w maski ekspertów i w zaangażowanych wystąpieniach udają niezależnych ekspertów, a są oczywiście zaangażowani po jednej, bardzo określonej z imienia i nazwiska stronie.

Panu posłowi Wojtczakowi tylko pozwolę sobie powiedzieć, że jeśli chodzi o odcinek Kraków-Szarów, to niech pan zapyta swojego kolegę partyjnego, pana ministra Polaczka. On przygotował i rozstrzygnął przetarg na budowę tej drogi i to wtedy ustalono, że gwarancja na tę budowę będzie wynosiła raptem rok. A w sumie niecałe 20 km tej drogi kosztowało 50 mln zł za km. Co jest, zwłaszcza w kontekście dyskusji o cenach, najlepszą recenzją tego, w jaki sposób i za jakie pieniądze państwo budowaliście; a w zasadzie nie budowaliście, a jak już braliście się za budowę – to tak wam właśnie wychodziło. Mówię o poprzednim rządzie.

Ale nie dając się wciągać w taką jakby jałową polemikę, oszczędzę złośliwości na temat „faktów autentycznych" posła Adamczyka, bo to mija się z celem.

Tylko jeszcze raz na koniec chcę powiedzieć, że, po pierwsze, będziemy w dalszym ciągu – konsekwentnie i niezależnie od głosów krytyki – pilnowali interesu publicznego. Niezależnie od tego, czy to się posłom opozycji – najwyraźniej zwyczajnie z zawiści – podoba się czy się nie podoba, to będziemy nadal realizowali program drogowy. W dialogu z rzetelnymi i uczciwymi firmami wykonawczymi będziemy znajdowali najlepsze rozwiązania, jeśli chodzi o nowe kontrakty – pilnując jednocześnie interesu podwykonawców, aby nie byli nieuczciwie traktowani przez nierzetelnych wykonawców.

Chcę zapewnić państwa, że w dalszym ciągu będziemy starali się, aby nasze kontrakty drogowe były budowane jak najoszczędniej. Temu będą służyły wszystkie narzędzia, które są w naszych rękach, jak chociażby „Projektuj i buduj" oraz „Optymalizuj i buduj", bo widać, że to przynosi pozytywne efekty. Dzięki roztropnej polityce ministerstwa infrastruktury – wcześniej, za ministra Grabarczyka – oraz ministerstwa transportu teraz i generalnej dyrekcji przez ten cały czas udało nam się zbić ceny; ceny rzeczywiście jedne z najwyższych w Europie sprzed 5 – 6 lat – do poziomu 30 – 40%.

Myślę, że dzięki temu budujemy i ludzie też to doceniają – i budujemy coraz więcej, i będziemy budowali coraz więcej dróg w naszym kraju. To chyba tyle.

Jeśli pan przewodniczący by pozwolił... Nie. Już nie. To dziękujemy za debatę i tyle.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wobec wyczerpania…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, wniosek formalny. Wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

…porządku dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Wniosek formalny. Panie przewodniczący, wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zamknąłem posiedzenie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, wniosek zgłosiłem wcześniej.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ale najlepiej w ogóle nie rozpoczynać. Nie dość, że przekręca się nazwiska, nieprawdę się mówi...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, wniosek formalny zgłosiłem wcześniej, aniżeli pan zakończył posiedzenie.

Głos z sali:

I ja też.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, proszę o umożliwienie...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący Adamczyk. Jeszcze się nie zdarzyło, żeby pan nie udowadniał, że ma pan rację. Zamknąłem posiedzenie Komisji. Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, zgłaszam wniosek formalny. Panie przewodniczący, proszę nie łamać regulaminu Sejmu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ja nie łamię regulaminu. Zamknąłem posiedzenie Komisji.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, to nie są żarty. Panie przewodniczący, zgłaszam wniosek formalny.

Zgłaszam wniosek formalny o odrzucenie raportu „Budowa dróg w Polsce”, przedłożonego przez stronę rządową. Proszę o przegłosowanie tego wniosku.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie ma takiego wniosku, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, łamie pan regulamin Sejmu.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Trzeba by było, panie przewodniczący – nie dość, że moje nazwisko zostało przekręcone przez pana ministra – to najlepiej byłoby nie rozpoczynać tego posiedzenia Komisji, to by było wszystko OK załatwione.